~~1324~~

Flintsberg

4° J. publ. E.
101 m

Schwediſches
Seerecht

mit Anmerkungen
welche
die neuern dahin einſchlagenden Verordnungen
enthalten,
nebſt einer
Nachweiſung
über die Obliegenheiten der Schwediſchen Conſuln und die ihnen
gebührenden Conſulat-Abgaben;

aus dem Schwediſchen
des Herrn
Jacob Albrecht Flintberg,
Advokat-Fiskal beim Königl. Commerz-Collegium in Stockholm
mit einer Vorrede
von
D. Emanuel Friedrich Hagemeiſter.

Greifswald,
bey Anton Ferdinand Röſe. 1796.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

Verzeichniß der Herren Subſcribenten auf Herrn Flintberg's Schwediſches Seerecht.

Nach alphabetiſcher Ordnung.

Anklam. 4 Exempl.

Hr. Carl Ludw. Edzardi, Kaufmann. 2 Exempl.
— Gottfr. Nic. Stavenhagen. dito.
— Joach. Stavenhagen, Senator.

Bahrt. 21 Exempl.

Für die Stadt Bahrt.

— Billroth, Advokat.
— Dankwardt, dito.
— Elias Ebert, Schiffer.
— C. M. Fäcks, Kaufmann.
— Häckermann, Fiskal.
— Hardrath, Rathsverwandt.
— G. Hildebrandt, Kaufm.
Hr. D. C. Hingſt, Rathsverw.
— Joh. Kirchhof, Schiffer.
— P. Kraft, Kaufmann.
— J. Leddig, Schiffer.
— J. S. Lönnies, Kaufmann.
— J. Mildhahn, Kaufmann.
— Jac. Peters, Schiffer.
— J. F. Rodbertus, Kauf- und Altermann.
— J. N. Rodbertus, Kaufm.
— B. Schorer, der Handl. Befliſſener.
— Schulze, Secretair.
— Stryck, Kauf- und Alterm.
— M. J. Wallis, Schiffer.

Greifswald. 36 Exempl.

— Herm. Becker, Profeſſor.
— J. Breitſprecher, Schiffer.

* 2 Hr.

Hr. A. H. Drewitz, Kaufmann.
— Sam. F. Finelius, dito.
— Chriſt. Gierſch, Schiffer.
— Joh. Görs, dito.
— Chriſtoph Grieffhahn, dito.
— Joh. Chriſt. Grieffhahn, dito.
— Heinr. Grieffhahn, dito.
— Sam. Kehnrock, dito.
— Joh. Kopke, dito.
— Joh. Georg Krüger, dito.
— Joach. Mann, dito.
— Peter Markwardt, dito.
— Mehlen, Profeſſor.
— Caſpar Möller, Schiffer.
— David Möller, dito.
— G. Möller, Cand. Jur.
— Odebrecht der Aeltere, Aſſeſſor beym K. Hofgericht.
— J. H. Odebrecht, Rathsherr.
— Chriſt. Ohm, Schiffer.
— Mich. Peters, dito.
— J. F. Pogge, Rathsherr u. Kaufmann.
— Chr. Riesbeck, Schiffer.
— Heinr. Riesbeck, dito.
— J. Rühs, Rathsherr und Kaufmann.
— J. A. Schlettwein, Regierungsrath.
— J. H. Schmidt, Kaufm.
— C. J. Schurich, dito.
— J. J. Segert, Schiffer.
— Gottfried Vahl, Commerzien-Rath.
— B. P. Vahl, Kaufmann.
— Joachim Wallis, Schiffer.
— D. W. Warnekros, Profeſſor Juris.
— P. E. Weiſſenborn, Kaufm.
— J. M. Wiedmann, Schiffer.

Königsberg. 6 Exempl.

Das Admiralitäts-Collegium.
Hr. Bauer, Negotiant.
— F. C. Kuhr in Pillau.
— Jacob Müller.
— Schwinck & Koch.
— M. G. Th.

Laſſahn. 2 Exempl.

— Joh. Chriſt. Adebahr.
— Daniel Löſewitz.

Loitz. 1 Exempl.

— Gaebel & Harder.

Roſtock. 11 Exempl.

— B. Bartels, Kaufmann.
— Carl Burchhard, Commerzienrath.
— Chriſt. Vincent. Evers, Kaufmann.
— David Hävernick, dito.
— Finz. Andr. Hill, Senator.
— Johann Chriſt. Janentzky, Kaufmann.
— Joh. Bernh. Mann, dito.
— Joh. Friedr. Prieß, dito.
— Adolph Friedr. Sonnenſchmidt, dito.
— G. Steinbeck, dito.
— Simon Wiegert, Schwed. Agent.

Stettin. 21 Exempl.

— J. C. Brede.
— Georg Fr. Bueck.
— J. C. Buyrette.
— Joh. Gott. Gohlike.
— Rud. Chr. Gribel.
— Joh. Chr. Hebert.

Hr.

Hr. G. Kruſe.
— D. Liborius.
— Lorentzen.
— Carl Friedr. Peters.
— Salingre.
— Sappnitz.
— Schröder & Weidner.
— Stoltenburg.
— Vanſelow & Compagnie.
— Velthuſen.
— Wacker & Compagnie.
— Heinr. G. Weſenberg.
— Wietzlow jun.
— Wilznach.
— Witte & Compagnie.

Stockholm. 15 Exempl.

— Carl Adam Björling, Notarius.

Das Königl. Comm. Coll.

— A. G. Ekeberg, Buchhalter.
— Flintberg, Adv. Fiskal
— Joh. Mich. Hejdemann, Großhändler.

Der Königl. Schwediſche Hof-Rath.

Der Magiſtrat in Stockholm.

— Eggert Nauckler, Schiffsklarirer.

Des Semannshaus Direktion daſelbſt.

Des Stadt-Handelscollegium.

— Torngren Schiffsklarirer.
— Joh. Magnus Wenſtröm.
— Eric Wigſtröm.

Stralſuud. 106 Exempl.

Hr. Joach. N. Ahden, Schiffer.
— C. Banck, Advokat.
— Chr. C. Behm, Schiffer.
— J. N. Behm, dito.
— Johann Georg Bevernich, Kaufmann.
— C. Fr. Beyer, dito.
— C. Biederſtedt, Schiffer.
— J. Chr. Biel, Rathsherr.
— Joach. Blandau, Schiffer.
— Jac. Blandau, dito.
— J. E. Bötticher, dito.
— v. Bohlen, Kaufmann.
— Carl Fr. Bohnſtedt, Commerzienrath.
— v. Bonnecreutz, Auditeur.
— J. Brandenburg, Schiffer.
— Jac. Cornelius, Altermann der Schiffsbaumeiſter.
— Joh. Cornelius, Schiffsbaumeiſter.
— Julius Dalmer, Schiffer,
— Caſpar Damp, dito.
— Dinnies, Landrath.
— Chr. Ehlert, Schiffer.
— Engelbrecht, Altermann.
— Chriſt. Ewald, Schiffer.
— Johann Ehrenfried Eweler, Kaufmann.
— Jonas Fäcks, Schiffer.
— Mart. Fäcks, dito.
— P. H. Gäde, dito.
— Caſp. N. Gauw, dito.
— E. G. Gauw, dito.
— Egidus J. Gauw, dito.
— Gemeinhardt, Kaufmann.
— J. C. Gräßner, dito.
— C. C. Grimm, dito.
— C. J. Hagemann, Rathsverwandter.

Hr. Ludw. Chriſt. Hagemeiſter, Kaufmann.
— C. F. Hagemeiſter, Advokat.
— M. Harder, Schiffer.
— B. Z. Hedwig, Advokat.
— Johann Aug. Hientszche, Kaufmann.
— P. J. Hoffſtädt, Schiffer.
— Joh. Hoffmann, dito.
— Dan. Kalatz dito.
— Claus Karſten, dito.
— Peter Karſten, dito.
— Carl B. Kempe, Mäckler.
— Kietzmann, Kaufmann.
— Ehrenfr. Chriſt. Kirchner, Mäckler.
— J. F. Klopſtock, Altermann.
— C. B. Klünder, dito.
— Chr. Koch, Schiffer.
— Herm. Kraft, dito.
— Heinr. Kräft, dito.
— Krüger & Wachſen, Kaufleute.
— J. E. Kühl, Advokat.
— Valent. Chriſt. Lachmundt, Schiffer.
— Joh. Lamp. dito.
— H. L. Langemak, Secretair.
— Jahn Laſt, Schiffer.
— F. Levenhagen, Kaufmann.
— J. Levenhagen, Burgermeiſter.
— J. J. Marcks, Schiffer.
— Steffen Möller, dito.
— D. F. Paepke, Kaufmann.
— Joh. Chr. Pagenkopf, dito.
— Chr. G. Pagels, Schiffer.
— Balzer Peters, dito.
— Conr. C. Peters, dito,
— Hans Peters, dito.
— Heinr. Chr. Peters, dito.
— Petry, Kaufmann.
— Andr. Porrow, Schiffer.

Hr. C. Ranck, Advokat.
— Carl Ehrenfried Reimer, Rathsverwandter.
— P. H. F. Reimer, Kaufmann.
— J. Steffen Rieck, Schiffer.
— Dan. Rohsland, dito.
— Adam Ruhbart, dito.
— M. C. Rütze, Kaufmann.
— J. E. Schlüter, dito.
— J. G. F. Schömann, Advokat.
— Barth. C. Schulz, Schiffer.
— Friedr. Seegert, Schiffer.
— Johann Mich. Sommer, Blockmacher.
— Joh. Steffen, Schiffer.
— C. Fr. v. Stegmann, Camerarius.
— J. Steinorth, Schiffer.
— D. E. Stender, Kaufmann.
— Johann Fr. Stieveleben, Rathsverwandter.
— Joh. Fr. Thiel, Schiffer.
— Ernſt Gotth. Timme, dito.
— Herrm. Tode, Schiffer.
— Joh. H. Trapp, dito.
— J. D. Trittelvitz, Fiskal.
— J. E. Volger, Kaufmann.
— J. Wallis, Schiffer.
— Joh. C. Wallis, dito.
— Joh. Carl Wallis, dito.
— Joh. Albr. Wallis, dito.
— Joh. Joach. Wallis, dito.
— Mart. Chriſt. Wallis. dito.
— Heinr. Waye.
— Carl Ludw. van der Wettern, Kaufmann.
— M. J. Wilde, dito.
— C. Witte, Altermann.
— P. Andr. Wolter, Schiffer.
— Jonas Zornow, dito.

Hr.

Wismar. 61 Exempl.

Hr. Arndts, Ratsſecretair.
— H. C. Becker, Schiffskapitain.
Die Biblioth. des Königl. H. Tribunals.
— Doct. H. W. Blanck, Rathsverw.
— J. D. Borgwardt, Kaufmann.
— Böſe, Schiffskapitain.
— Brieſemann, Rathsherr.
— H. C. Bruhns, Schiffskapitain.
— Doct. Burmeiſter, Rathsverwandter.
— H. H. Burmeiſter, Kaufmann.
— Fabricius, Rathsverw.
— J. J. Gahrz, Kaufmann.
— C. E. Grebien, Schiffs-Capitain.
— Doct. C. C. Haſſe, Procur. des K. H. Tribunals.
— H. H. Heidtmann, Schiffskapitain.
— H. H. Hoge, dito.
— Hornemann, Kaufmann.
— J. C. Jucks, Schiffskapit.
— B. Kamp, Kaufmann.
— Karthaus, Rathsverw.
— J. C. Kindler, Kaufmann.
— M. D. Klockmann, Rathsverwandter.
— Köſter, Kaufmann.
— Joh. Chr. Krohn, Schiffskapitain.
— Langemak, Gouvernements-Secretair, und Juſtitiarius der Königl. Aemter Poel und Neukloſter.
Hr. G. Lembke, Notarius.
— C. J. Lienow, Schiffskapitain.
— Peter Löwe, dito.
— A. F. Lubbers Kaufmann.
— G. G. Magerfleiſch, Schiffskapitain.
— E. D. Malchau, dito.
— C. D. Martens, Kaufmann.
— D. W. Martens, dito.
— H. C. Maß, Schiffskapitain.
— A. C. Ockel, Kaufmann.
— Aug. Fr. Pieſt, dito.
— J. C. Pladecius, dito.
— J. C. Röhring, Kaufmann.
— Rohrberg, dito.
— Roſe, Rathsverw.
— J. H. Satow, Kaufmann.
— J. Dav. Satow, Schiffskapitain.
— J. Schacht, dito.
— H. J. Schmidt, dito.
— J. M. Schmidt, Kaufmann.
— Schröder, Königl. Land-Rentmeiſter u. Licent-Inſpektor.
— Doct. Schulteſius, Procurator des Königl. H. Tribunals und Rathsverwandter.
— Seidenſchnur, Königl Poſt-Inſpektor.
— J. A. Steinhagen, Schiffskapitain.
— Dav. Swenn, dito.
— J. F. Trendelburg, Kaufmann und Auctionarius.
— J. C. Ungnad, Kaufmann.

Hr.

Hr. Joh. Nic. Vagt, Schiffskapitain.
— J. C. Vanſelow, dito.
— Velthuſen u. Sohn, Handlungshaus.
— J. N. Waack, Schiffskapitain.
— Jacob Heinrich Waack, dito.
— Fr. Waack, dito.
— J. C. F. Walter, Advokat.
— Wehberg, Kaufmann.
— J. J. Zander, Schiffskapitain.

Wolgaſt. 26 Exempl.

— C. J. Bartels, Kaufmann.
— Brunnemann, Sekretair.
— C. F. Cantzler, Bürgermeiſter.
— F. G. Cantzler, Kaufmann.
— J. P. C. Dondorf, Rathsverwandter.
— J. F. Fleiſcher, Bürgerworthalter.
— C. F. Hagen, Kaufmann.

Hr. D. H. Henning, Kaufmann.
— D. W. Knaack, Blockmacher.
— Hoefer, Juſtiz-Rath.
— A. C. Maſcow, Schiffer.
— G. D. Nehlſen, Schiffskapitain.
— J. A. Nickels, Kaufmann.
— C. F. Odebrecht.
— T. Rütze, Kaufmann.
— D. G. Schmidt, der Handl. Befliſſener.
— J. F. Siewert, Kaufman.
— M. L. Süter, dito.
— Otto Vahl, dito.
— W. C. Voß, dito.
— M. Walmuth, Schiffskapitain.
— Werthmann, Camerarius.
— J. C. Wendt, Schiffskapitain.
— M. C. Wendt, dito.
— Wendten, Wittwe u. Sohn, Kaufmann.
— J. B. Zimmermann, Camerarius.

Vor-

Vorrede

Ueber den Gebrauch des Schwediſchen Seerechts im Schwediſchen Pommern.

Wäre die gedachte Provinz dem Schwediſchen Reiche dergeſtalt einverleibt, daß ſie gleich andern Schwediſchen Provinzen, als ein Beſtandtheil deſſelben angeſehen werden müßte, ſo würde ſich die Frage von dem Gebrauch des Schwediſchen Seerechts im Schwediſchen Pommern von ſelbſt dahin beantworten, daß ſelbiges nebſt allen die Seefahrt und Handlung betreffenden Königlich=Schwediſchen Verordnungen hier eben ſo angewandt werden müſſe, als in Schweden ſelbſt. Aus dieſem Geſichtspunkte ſahe man auch wohl die Sache an, wenn am Schluſſe des vorigen und im Anfange des gegenwärtigen Jahrhunderts wiederholte Reſolutionen der Landesregierung es den hieſigen Gerichten zur Pflicht machen wollten, vorkommende Rechtsſtreitigkeiten nach dem Schwediſchen Seerechte zu entſcheiden ([1]).

Läßt

([1]) S. Dähnerts Samml. der Pomm. Landesgeſetze u. ſ. w. Th. III. S. 526. N. 33. und Oelrichs Entwurf einer Pommerſchen juriſtiſchen Biblioth. S. 66.

Läßt man dagegen nicht auſſer Acht, daß unſere Provinz der an die Krone Schweden geſchehenen Abtretung ungeachtet ein zum deutſchen Reiche, als ein Beſtandtheil deſſelben, gehöriges Land iſt, das ſeine eigene von der Schwediſchen Verfaſſung gänzlich verſchiedene öffentliche Verfaſſung und geſetzliche Einrichtung hat, nach welcher nur diejenigen Vorſchriften wahre geſetzliche Kraft haben, und als wirkliche Landesgeſetze angeſehen werden können, welche nach vorgängiger mit den Landſtänden geſchehenen Kommunikation bekannt gemacht werden ([2]), ſo erhält die Sache ein anderes Anſehen. In dieſer Hinſicht wird man vielmehr ſagen müſſen, daß das Schwediſche Seerecht an ſich betrachtet für unſere Provinz eben ſo wenig verbindlich ſey, als das Preußiſche oder jedes andere fremde Seerecht, und daß es nur mittelſt einer beſonderen Aufnahme verbindende Kraft erhalten könne.

Gewiſſermaßen iſt dies auch ſelbſt in einem Bedenken des Königl. Schwediſchen Senats v. 16ten

Oktbr.

([2]) S. Gadebuſchs Schwed. Pomm. Staatskunde Th. I. S. 350 u. 351, §. 53, N. a. und §. 54, N. d. und kann den dort angeführten Beweisſtellen noch die bisher nicht gedruckte allerhöchſte Königl. Reſolut. v. 26 Febr. 1795 hinzugefügt werden, wo es N. II. am Ende ausdrücklich verſichert wird, daß „alle allgemeine Landesangelegenheiten betreffende Sachen auf eben die Weiſe, wie ſolche vormals mit zu den Landesdeliberationen gehört haben, und gezogen worden ſind, auf den Landtägen gebührend mit Landſtänden und deren Deputirten, überlegt, tractirt und abgehandelt werden ſollen."

Oktbr 1703 (³) auf Veranlaſſung einer über dieſen Punkt von der Königl. Landesregierung nachgeſuchten Deklaration zuerkennen gegeben, da es in dieſem Bedenken heißt: „Weil die deutſchen Provinzen mit der „ausdrücklichen Clauſul in dem Osnabrückiſchen Frie„densſchluſſe Königl. Majeſtät und der Krone Schwe„den abgetreten worden, daß ſie bei den Rechten des „Römiſchen Reichs und ihren eigenen Statuten aller„dings ſollen gelaſſen werden, ſo könne man nicht fin„den, daß man ihnen per modum injunctionis we„der das Schwediſche See-, noch ſonſt ein anderes im „Reich gemachtes Recht zur Nachricht in den Entſchei„dungen aufdringen könne, abſonderlich in den Fäl„len, wenn ſie ihre eigene Statute haben.

Da man indeſſen hiebey nicht ſowol davon ausging, daß in den deutſchen Provinzen nur das als Landesgeſetz gelten könne, was auf eine der öffentlichen Verfaſſung dieſer Provinzen gemäße Weiſe dafür erklärt worden, als vielmehr nur davon, daß dieſe Provinzen bey ihren eigenen Statuten, dem Weſtphäliſchen Friedensſchluſſe gemäß, ſollten gelaſſen werden; ſo erklärt es ſich daraus, woher es in dieſem Bedenken ferner hieß; „Sollten ſich aber in Pom„mern keine Statute finden, wornach der vorgefallene „Caſus der Strandung und Bergelohns könnte deci-

 „dirt

(³) S. Dähnerts Samml. u. ſ. w. der Supplem. 2 B. S. 443.

„dirt werden, (ſo ein Fall war es nemlich, der zu der „geſuchten Deklaration die Veranlaſſung gegeben „hatte,) auf ſolchen Fall würden die Richter dorten „ſich nicht entziehen, ſich darunter nach einem ſo wohl „gegründeten Rechte zu richten, als das Schwediſche „Seerecht ſey, und welches auch in andern Ländern „und Königreichen Beifall und einen ſonderlichen Ruhm „erworben hätte.“

Wurde nun von der Landesregierung unterm 29 Decbr 1703 dieſes Bedenken dem Pommerſchen Hofgerichte mit dem Anfügen mitgetheilt ([4]), „damit dieſes Präſcript nicht allein in dem quäſtionirten „Caſu, ſondern auch bey andern dergleichen Fällen „und künftigen Vorkommenheiten pro Norma dienen „und adhibirt werden könnte“; ſo konnte um ſo leichter die Idee entſtehen, daß dieſes Schwediſche Seerecht in den deutſchen Provinzen ſeine Anwendung finden müſſe, und ſelbſt ein angeſehener einheimiſcher Rechtslehrer trat dieſer Meinung anfangs bey ([5]). Auch war eben dies wahrſcheinlich der Grund, weshalb eine Ueberſetzung dieſes Seerechts in die Sammlung der Pommerſchen Geſetze aufgenommen wurde ([6]). Sah man dagegen die Sache aus dem oben angegebenen

([4]) S. Dähnerts Samml. u. ſ. w. Supplem. 2. B. S. 442.
([5]) S. H. H. Engelbrecht Delineatio ſtatus Pom. Sueth. p. 95. N. 2.
([6]) S. Dähnerts Samml. u. ſ. w. Th. III. S. 476. u. ſ.

benen Geſichtspunkte an, daß das Schwediſche Seerecht nemlich, ſo lange bis es auf eine verfaſſungsmäſſige Weiſe zum Landesgeſetz gemacht worden, ſeiner ſonſtigen inneren Güte ungeachtet immer ein fremdes Geſetz in dieſer Provinz blieb, welches bei Entſcheidungen unter ſtreitenden Partheien zu befolgen, wider die Vorſchrift der Königl. Pommerſchen Hofgerichts-Ordnung geweſen ſeyn würde (7); ſo konnte weder jenes Anfügen der Landesregierung, noch das gedachte Bedenken des Schwediſchen Senats rechtlich die Folge haben, einem fremden Geſetze verbindliche Kraft auch nur als Hülfsrecht zu ertheilen. Widrigenfalls würde ein Landesgeſetz in unſerer Provinz vorhanden ſeyn, das auf eine andere als verfaſſungsmäßige Weiſe ſein Daſeyn erhalten hätte, zumal auch von ſolchen Faktis, wodurch allenfalls eine ſtillſchweigende Aufnahme hätte begründet werden können, eben ſo wenig etwas bekannt iſt. Entſcheidungen, welche die Gerichte in Grundlage dieſes Schwediſchen Seerechts erlaſſen hätten, würden zu gerechten Beſchwerden der Partheien Anlaß gegeben haben, und zuverläßig in der höheren Inſtanz wieder aufgehoben ſeyn.

Dies hat denn auch die Folge gehabt, daß nicht allein einheimiſche Rechtsgelehrte dem Schwediſchen

(7) S. Königl. Pomm. Hofger. Ordn. v. 1672. Th II. Tit. 30. §. 1.

Seerecht keine Anwendung in dieſer Provinz bey Entſcheidungen ſtreitiger Rechtsſachen zugeſtanden haben (8), ſondern daß auch das Pommerſche Hofgericht ſelbiges bey ſeinen Entſcheidungen der Behauptung einer oder der andern Parthei ungeachtet ſo wenig zum Grunde gelegt hat, daß ſelbſt da, wo Untergerichte darnach geſprochen hatten, dieſe Anwendung ausdrücklich gemißbilligt worden iſt (9).

Frei-

(8) S. H. H. Engelbrecht Delineatio etc. p. 222. §. 10. (wo der Verf. die oben geäuſſerte Meinung wiederruft.) S. auch Gadebuſch a. a. O. Th. II. S. 250.

(9) So wurde beym Königl. Franzburgſchen Amtsgericht unterm 9ten April 1793 nachſtehendes Urtheil publicirt: „J. S. des Matroſen Heinrich Vierow und des Jungmanns Hans Strümpel zu Zingſt, Kläger, wider den Schiffer Jacob Peters daſelbſt als Correſpondirenden Rheder des Schiffes Dorothea Maria, Beklagten in pto rückſtändiger Heuer und verurſachter Koſten, wird nach verhandelten Schriftſätzen zu Recht befunden und erkannt: Wenn in Anleitung des in judicando zur Regel vorgeſchriebenen Königl. Schwediſchen Seerechts P. 1. C. 1. §. 2. der Schiffer alleinig ermächtiget iſt, das Schiffsvolk anzunehmen und deſſelben Heuer zu bedingen, nach P. 2. C. 14. eben derſelben Verordnung die Rheder verpflichtet ſeyn ſollen, die von dem Schiffer geſchloſſenen Accorde zu erfüllen, und endlich nach P. I. C. 24. die Heuer an das Schiffsvolk einen Tag nach vollführter Reiſe berichtiget und bezahlt werden ſoll; ſo mag Beklagter in keine Wege befugt ſeyn, von der durch den Schiffer vermöge ſeiner ad acta gebrachten Anweiſungen accordirten Heuer eigenmächtig Abzüge zu machen, vielmehr wird derſelbe ſchuldig erklärt, den Klägern die eingeklagten Forderungen von reſp. 13 Rtlr. u. 9 Rtlr. 24 ßl. innerhalb Ordnungsfriſt zu bezahlen u. ſ. w." — Beym Königl. Pommerſchen Hofgericht erging hierauf, nach-

Freilich zeigen ſich von Zeit zu Zeit immer noch Beyſpiele, aus denen man ſieht, daß die Idee von der wirklichen Anwendbarkeit des Schwediſchen See-rechts in dieſer Provinz nicht ganz verſchwunden ſey, wozu beſonders der Umſtand vieles beizutragen ſcheint, daß ein großer Theil der einheimiſchen Schiffer vorzüglich in Schweden Verkehr treibt, und daher von andern, als den dort in See-Sachen bekannt gemachten Verordnungen oft nicht einmal etwas erfährt (¹⁰). Eine richtigere Darſtellung der Sache ſchien daher zur

nachdem der Beklagte gegen obiges Erkenntniß ein Rechtsmittel ergriffen hatte, unterm 4 Sptbr. 1793 nachſtehende Sentenz:

„J. S..... wird nach eingeſehenen Akten und deren Zuſammenhaltung mit den angetragenen Beſchwerden zu Recht befunden und erkannt: daß Querulaten, bey den gegenſeitigen Einwendungen in Anleitung der Hofgerichts-Ordnung P. 2. T. 2. §. 18 zuvor verbunden, eidlich zu erhärten, daß der Schiffer Chriſt. Sponholz ihnen für die Reiſe von Port a Port nach St. Hübes noch beſonders 16 Rthlr. am erſterwähnten Orte zugeſtanden, und dieſer ihnen auch ſchon die Vorſchüſſe an ihre Mütter von reſp. 3 und 2 Rthlr. abgezogen habe: Sodann praeſtito juramento aber Querulant, unter Vorbehalt des Regreſſes in quantum de jure an den contrahirenden Schiffer, falls dieſer Contrakt gegen die Seeuſance geſchloſſen iſt, ſchuldig: ihnen ſofort die eingeklagten 22 Rtlr. 24 ßl. als geſammte denſelben verurſachte Koſten auch dieſer Inſtanz zu bezahlen. Daneben wird judex a quo ernſtlich angewieſen — — — — — in ähnlichen Fällen ſich das Reſcriptum Regii Regiminis v. 16 Oktbr. (eigentlich 29 Decbr.) 1703 wegen Anwendung des Schwed. Seerechts zur Nachricht und Vorſchrift geſtellt ſeyn zu laſſen u. ſ. w.

(¹⁰) Dieſem Umſtande iſt es auch wohl zuzuſchreiben, wenn man ſogar ſolche Verfügungen, die ſich mehr auf die beſondern Vereinbarungen

zur Vermeidung alles Mißbrauchs einer Ueberſetzung dieſes Schwediſchen Seerechts um ſo mehr voran ſtehen zu müſſen.

Mit allem dieſen iſt indeſſen keinesweges geſagt, daß die Kenntniß des Schwediſchen in vieler Hinſicht gewiß ſehr ſchätzbaren Seerechts den Einwohnern dieſer Provinz keinen Nutzen gewähre. Ein anderes iſt bekanntlich der theoretiſche, ein anderes der praktiſche Gebrauch eines Geſetzes, derjenige nemlich, den man zunächſt und unmittelbar bey Entſcheidungen ſtreitiger Rechtsſachen im Lande ſelbſt von ſelbigem machen kann; nur vom letztern, nicht vom erſtern war bisher die Rede. In anderer Hinſicht kann vielmehr die Kenntniß des Schwediſchen Seerechts nebſt den übrigen dahin einſchlagenden Königlichen und anderen Verfügungen für hieſige Landeseinwohner vom größten Nutzen ſeyn.

Bekanntlich fließen das Schwediſche Seerecht nebſt dem Lübiſchen und Hanſeatiſchen ihrem erſten Urſprunge nach alle aus einerlei Quelle, aus dem alten Wisbyſchen Seerechte nemlich (11). Es kann daher

rungen der Schiffsrehder in Stockholm, als auf öffentliche Auctorität begründen, — dergleichen z. B. die S. 63 dieſer Ueberſetzung vorkommende Speiſe-Ordnung iſt, — hier im Lande als Entſcheidungs-Normen hat anwendbar finden wollen.

(11) S. LANGE Brevis introductio in notitiam L. L. Naticarum, wo es C. v. S. 37 ausdrücklich heißt: „Jus Lubecenſe maritimum

daher nicht fehlen, daß nicht zwiſchen dem Schwediſchen, Lübiſchen dem Hanſeatiſchen Seerechte mancherlei Uebereinſtimmungen eintreten ſollten, und daß nicht die Kenntniß des einen zum beſſern Verſtändniß des andern, ſo wie die Vergleichung einzelner Artikel unter einander bey ſtreitigen Stellen zur vollkomnern Erklärung derſelben dienen ſollte.

Iſt es nun neben dem Lübiſchen Seerecht das Hanſeatiſche ([12]) eigentlich, wonach die in den Pommerſchen Städten vorkommenden Seerechts-Streitigkeiten zu entſcheiden ſind ([13]), ſo ergiebt ſich daraus

mum et Hanſicum bonam partem ex illis (dem Wisbyſchen Seerecht nemlich) deſcriptum eſt: idem de legibus Danicis et *Suecicis* dicas, ut ex earum perlectione ad oculum patet.

([12]) Alle drei, ſowohl das Wisbyſche, als das Lübiſche und Hanſeatiſche Seerecht findet man zu einer bequemen Ueberſicht beyſammen in J. A. Engelbrechts Corpus juris nautici, oder Samml. aller Seerechte u. ſ. w. 1 Th. 1790. N. IV. VI. VII. IX. X. — Das Schwed. Seerecht fehlt noch in dieſer Sammlung, von der es ſehr zu bedauren iſt, daß ſie, wie es ſcheint, nicht fortgeſetzt werden wird. S. auch Dähnerts Sammlung, Th. III. S. 448.

([13]) S. Carocs Hiſtorie des Lübeckſchen Rechts. S. 36 und 60. in Add. 2. ENGELBRECHT in Delineat Stat. Pom. l. c. p. 222. §. 10. Steins Abhandl. des Lübiſchen Rechts, V Th. S. 14 u. 16. v. Quiſtorps Rechtliche Bemerkungen u. ſ. w. (Leipzig 1793.) S. 89. N. 9. Geſterdings Pommerſches Muſeum, S. 130.

***

aus von ſelbſt der theoretiſche Nutzen, den eine nähere Kenntniß des Schwediſchen Seerechts in Pommern ſowohl, als in allen den Gegenden, wo Lübiſches und Hanſeatiſches Seerecht gilt, haben kann.

Allgemeinen Grundſätzen iſt es ferner gemäß, daß alle diejenigen, welche entweder als Kaufleute, oder als Rehder, oder Schiffer Verkehr in Schweden haben, in eigentlichen Seerechtsſachen ſowohl als in andern dahin einſchlagenden Angelegenheiten das Schwediſche Seerecht nebſt allen darauf ſich beziehenden, entweder von Sr. Königl. Majeſtät ſelbſt, oder von den Königl. Collegien erlaſſenen Verordnungen für und gegen ſich müſſen gelten laſſen, in ſo ferne die Sache vor Schwediſchen Gerichten betrieben wird, oder von ſolchen Pflichten der Schiffer vorzüglich die Rede iſt, welche in Schwediſchen Häfen und Gewäſſern z. B. beym Laden, Löſchen, Verzollen, Klariren, Einnehmen des Ballaſtes u. ſ. w. zu beobachten ſind. Werden See-Handlungsgeſchäfte, die gewiſſe Förmlichkeiten erfordern, in Schweden geſchloſſen, ſo werden ſie, wenn gleich der eine oder der andere Contrahent auſſerhalb Schwedens wohnt, dennoch nach dem Schwediſchen Seerecht, ſobald von gehöriger Eingehung dieſer Geſchäfte die Rede iſt,

zu

zu beurtheilen ſeyn, und Verſicherungs:, Haverei-, Berge- und Priſenſachen werden, gleich allen ähnlichen, ſo oft ſie in Schweden vorkommen, nach dem Schwediſchen Seerecht abgemacht werden, wenn gleich Auswärtige die eigentlichen Intereſſenten ſind.

Je gröſſer nun das Verkehr iſt, worin unſere Provinz in der Regel mit Schweden ſteht, deſto öfter wird der Fall eintreten, daß der hieſige Kaufmann, Rheder und Schiffer zum Schwediſchen Seerecht mit den dahin einſchlagenden ſehr mannigfaltigen Verordnungen ſeine Zuflucht nehmen muß, um ſich theils im voraus mit demjenigen bekannt zu machen, was er bey ſeinem Verkehr, falls er ſich vor Schaden und Unannehmlichkeiten in Acht nehmen will, zu beobachten hat, theils um ſich bey wirklich entſtandenen Streitigkeiten daraus über dasjenige, was er zu leiſten oder zu fordern habe, zu belehren.

Kommt aber hiezu noch, daß der Verfaſſer des gegenwärtigen Werks darin mit großer Sorgfalt auch diejenigen in Schweden ergangenen Verfügungen aufgenommen hat, welche namentlich Schwediſch-Pommerſche und Wismarſche Schiffe, Schiffer und Handelsleute betreffen, wovon mehrere Stellen dieſer

Ueberſetzung Beweiſe liefern ([14]), ſo kann wohl an dem Nutzen, welcher von der Kenntniß dieſes Schwediſchen Seerechts nach ſeinem ganzen Umfange, namentlich für den mit Schweden im Verkehr ſtehenden Theil der

([14]) S. in der gegenwärtigen Ueberſetzung nachfolgende Stellen: S. 4. 29. 58. 68 u. 69. 112. 232. 283. Die anderweitigen, für die hieſige Provinz ergangenen Vorordnungen in Seeſachen finden ſich in der Dähnertſchen Samml. Th. III. Abth. 23. u. der Supplem. Th. II. Abth. 24. — Das neueſte in jene Samml. noch nicht aufgenommene Patent in Seeſachen vom 9ten April 1794 verdient hier um ſo mehr einen Platz, je leichter dergleichen einzelne Patente in Vergeſſenheit zu gerathen pflegen. Es iſt folgendes:

Titel der Königl. Landes-Regierung.

Thun kund hiemit: Demnach in dem Königl. Schwed. Seerecht v. J. 1667 im 23 u. 24 Kap. des erſten Theils (*a*), ſo wie in dem Hanſeat. Seerecht im 4ten Titel §. 20, und endlich in dem Königl. Allerhöchſten Reglem. v. 23 März 1784 bereits mit mehrerem verordnet iſt, daß die auf Kauffarthey Schiffen verdungene Matroſen, wenn der Schiffer während der Reiſe, aus einer oder der andern Urſache, entweder ſeine Fahrt zu ändern, oder nach ſolchen Orten hinzugehen ſich veranlaßt ſehen ſollte, von welchen das Schiffsvolk bey ſeiner Verheurung nichts gewußt, und wohin zu reiſen daſſelbe ſich nicht verdungen, demſelben zu folgen ſich nicht entziehen ſollen, dagegen aber billige Verbeſſerung der Fracht zu gewarten haben: hiernach auch die unter ſtädtiſcher Jurisdiction ſortirende Seefahrende bereits geurtheilet worden, dieſem ohnerachtet ſich ſeit kurzem mehrere Fälle eräugnet, da Seefahrende, zum äuſſerſten Nachtheil der Handlung und ihrer Rehder, dieſen geſetzlichen Dispoſitionen entgegen gehandelt, und dahero S. Excellence und die Königl. Regierung, nach dieſerhalb mit den Herren Landſtänden gepflogener Berathſchlagung, obige bereits

(*a*) Vergl. unſere Ueberſ. S. 89, 90 u. 91.

der Einwohner unſerer Provinz, mit Recht zu erwarten iſt, um ſo weniger gezweifelt werden.

bereits in den Seeſtädten angenommenen (*b*) Geſetze als ein allgemeines Landesgeſetz (*c*) öffentlich zur Befolgung bekannt zu machen, bewogen worden: Solchemnach werden die in dieſer Provinz befindliche Seefahrende befehliget, auf ihren Reiſen den Befehlshabern der Schiffe pünktlich zu gehorchen, ihre Befehle und Ordres in allen, was das Schiff und Güter betrifft, willig und mit gebührendem Gehorſam, ohne die geringſte Widerſpenſtigkeit, zu befolgen, ſich, ſo lange Schiffe in Fahrt ſind, ſpäterer Frachten im Jahr, wenn ſelbige auch vor dem Antritt der Reiſe nicht verabredet ſeyn ſollten, in keine Wege zu entziehen, ſondern den Befehlshabern der Schiffe, wenn ſie auf Befehl ihrer Rehder, oder durch eine ihnen an auswärtigen Orten zugeſtoßene vortheilhafte Fracht ihre Reiſe zu verändern, oder zu verlängern veranlaſſet ſeyn ſollten, willig und ohne Widerrede zu folgen, wohingegen ihnen in beyden Fällen eine billige, bey verfehlter eigener Vereinbarung nach ihrer Zurückkunft von der Obrigkeit zu beſtimmende Vergütung beſtanden werden ſoll, im widrigen Fall aber die Widerſpenſtigen zu gewärtigen haben, daß ſie durch (*d*) die

(*b*) Dies kann nur von dem oben gedachten Hanſeatiſchen Seerecht zu verſtehen ſeyn, da von keinen Faktis, aus denen eine Aufnahme des Schwediſchen Seerechts in den Städten abgeleitet werden könnte, etwas bekannt iſt.

(*c*) Hierdurch wird alſo dasjenige beſtätiget, was oben von der nicht zu behauptenden Anwendbarkeit des Schwediſchen Seerechts, als eines Landesgeſetzes, auch nur in der Eigenſchaft eines Hülfsrechts bemerkt worden iſt.

(*d*) Die beyden Worte „ſie durch“ ſind zwar in dem Abdruck des Patents ausgelaſſen, der Zuſammenhang lehrt aber offenbar, daß hier ein Druckfehler ſey, der entweder nach der von mir gewagten Conjectur oder nach einer ähnlichen verbeſſert werden muß.

Ja ſollte die Einführung dieſes Schwediſchen Seerechts in unſere Provinz, wie ſie verſchiedentlich auf Landtägen zur Sprache gekommen ſeyn ſoll, wirklich einmal zur Wirklichkeit gedeihen, ſo würde dann eine Arbeit, wie die gegenwärtige iſt, um ſo nutzbarer ſeyn. Auch kann ſie denen nicht anders, als willkommen ſeyn, die etwa über die Nutzbarkeit dieſer Einführung anf Landtägen und Conventen zu urtheilen,

die an auswärtigen Handlungsorten befindliche Königl. Conſuls, Agenten und Commiſſarien nicht nur durch erforderliche Zwangsmittel zu ihrer Schuldigkeit werden angehalten, ſondern auch nach Befinden der Umſtände bey ihrer Zurückkunft ins Vaterland mit willkührlicher Geld- oder Leibesſtrafe werden belegt werden: und haben alle Obrigkeiten und Gerichte im Lande und Städten bey vorfallenden, zu ihrer Entſcheidung kommenden Streitigkeiten, in ihren Erkenntniſſen auf dieſe Verordnung Rückſicht zu nehmen, auch ſoll, damit dieſes Patent zu jedermanns Wiſſenſchaft komme, und Niemand eine Unkunde dieſer geſetzlichen Vorſchrift vorwenden könne, gegenwärtiges Patent am Sonntage Invocavit eines jeden Jahrs öffentlich von den Kanzeln verleſen, desgleichen zu jedermanns Nachricht an den gewöhnlichen Orten affigirt werden.

Urkundlich der hierunter geſetzten eigenhändigen Unterſchrift, und vorgedruckten General-Gouvernements-Inſiegels.

Stralſund, d. 9ten April, 1794.

(L. S.) Graf Erich Ruuth.

J. G. F. v. Engelbrechten. O. H. v. Thun.

S. E. Tetzloff. H. v. Pachelbel.

L. Klinckowſtröm.

J. J. Nettelbladt.

len haben, und ſich dennoch aus der Grundſprache nicht über die Beſchaffenheit des einzuführenden Geſetzes belehren können.

Was man nun in dem gegenwärtigen Werke zu erwarten habe, giebt ſchon der ausführliche Titel hinlänglich zu erkennen.

Das eigentliche Schwediſche Seerecht wurde bekanntlich 1667 in ſeiner jetzigen Geſtalt bekannt gemacht. Bey der beſondern Aufmerkſamkeit aber, die man in Schweden ſeit der Mitte dieſes Jahrhunderts auf den Seehandel von allen Seiten wandte, mußte man bald finden, daß manche Verfügungen jenes Geſetzes bey veränderten Umſtänden nicht mehr anwendbar, oder für den beabſichtigten Zweck nicht ausreichend waren. Viele ganz neue auf Seehandel und Schiffarth ſich beziehende Einrichtungen wurden getroffen, von denen im Seerecht von 1667 kaum etwas erwähnt worden war.

Alles dies hat denn zu vielen einzelnen, theils von Königl. Majeſtät ſelbſt, theils von den Königl. Collegien erlaſſenen Verordnungen Veranlaſſung gegeben, durch welche mehrere Stellen des Schwediſchen Seerechts erläutert, vollſtändiger ausgeführt

und die Materien ſelbſt den gegenwärtigen Umſtänden, ſo wie der jetzigen Lage des See-Handels gemäß eingerichtet ſind. Alle dieſe einzelnen ſehr zahlreichen Verordnungen nun hat der Verf. in einem körnigten Auszuge unter diejenigen Artikel des Seerechts geordnet, wohin ſie ihrem Inhalte nach gehören, ſo daß man hier an einer Stelle alles beyſammen hat, was über einen und denſelben Gegenſtand an Vorſchriften aller Art vorhanden iſt ([15]); eine Zuſammenſtellung, ohne welche ſelbſt der Gebrauch des eigentlichen Schwediſchen Seerechts, oder der einzelnen dahin einſchlagenden Verordnungen ſehr leicht irre führen könnte. Bey der Ueberſetzung ſind die Artikel des eigentlichen Seerechts durch einen größern Druck von den Zuſätzen, welche aus den neuern Verordnungen oder aus ſonſtigen Verfügungen gezogen ſind, unterſchieden, und durch Beyfügung der Buchſtaben S. R. noch merklicher bezeichnet. Eine Vergleichung dieſer Ueberſetzung des Seerechts ſelbſt mit derjenigen, welche ſchon 1670 zu Wismar erſchienen iſt,

und

([15]) Der Titel des Originals, welches 1794 zu Stockholm in kl. 4. erſchien, iſt: Anmårkningar til Sweriges Rikes Sjö-Lag, Jämte Författningarne om hwarje, å utrikes ort wiſtande Swenſk Agents, Conſuls eller Commiſſaries, med handel och ſjöfart gemenſkap ågande ſkyldigheter och råttigheter. Utgifne, tillika med Orda-Regiſter af - - - - - - Med Kongl. Maj:ts Allergnådigſte Privilegio daterat den 26 Novemb. 1793.

und wonach auch der Abdruck in der Dähnertſchen Conſtitutionen-Sammlung gemacht iſt, wird lehren, daß ſie mit Recht eine durchaus verbeſſerte Ueberſetzung genannt werden kann, indem jene nicht ſelten ganz unverſtändliche Stellen hat, anderer Mängel nicht zu gedenken ([16]). Daß übrigens bey der achten und letzten Abtheilug, die von dem prozeſſualiſchen Verfahren in Seerechts-Sachen handelt (Skipmåla-Balk), der Flintbergſche Commentar in der Ueberſetzung weggelaſſen iſt, wird man dem Verleger vermuthlich Dank wiſſen, da auſſerhalb Schwedens kein ſonderlicher Nutzen von der genauern Kenntniß dieſes Gegenſtandes abzuſehen iſt, bey der Weitläuftigkeit dieſer Abtheilung aber das Werk weit über ein Drittel ſtärker geworden ſeyn würde, als es jetzt iſt, wenn dieſer Theil des Commentars in der Ueberſetzung mit genommen wäre ([17]). Wer in den Fall kommt, einen Prozeß in Seerechtsſachen in Schwe-

([16]) Die Ueberſetzung ſelbſt erſchien zu Wismar unter dem Titel: Der Reiche Schweden Seerecht, wie es 1667 verordnet worden, 1670, 15 Bog. 4.

([17]) Dieſe mit dem Ueberſetzer verabredete Weglaſſung jenes Theils des Commentars iſt Schuld daran, daß die wenigen Blätter, welche den Text des Seerechts ſelbſt in dieſer Abtheilung enthalten, den letzten Paragraphen ausgenommen, nach der alten Ueberſetzung haben abgedruckt werden müſſen.

Schweden führen zu müſſen, wird doch nicht umhin können, ſich dazu eines des Prozeſſes kundigen Mannes an Ort und Stelle zu bedienen. Dagegen ſind diejenigen Zuſätze, welche in dem Original noch als Verbeſſerungen dem Werke ſelbſt beigefügt ſind, bey der Ueberſetzung ſogleich an den Stellen, wo ſie hingehören, eingerückt worden.

Verſchiedene Druckfehler, die bei der Entfernung des Ueberſetzers vom Druckorte nicht wohl zu vermeiden waren, ſind mit Ausnahme der minder bedeutenden nebſt einigen kleinen Verbeſſerungen hinten angehängt und wird es rathſam ſeyn, dieſe Berichtigungen vor dem Gebrauche des Buches anzumerken.

Greifswald
am 16ten Februar 1796.

Inhalt.

I. Abtheilung.
Von den zum Schiffe gehörigen Leuten.

1. Kapitel.
Von Annahme des Schiffers und Miethung des Schiffsvolcks. S. 1
2. Kapitel.
Von des Schiffsvolcks Verbindlichkeit an Boord zu gehen. — 14
3. Kapitel.
Von des Schiffsvolcks Verbindlichkeit an Boord zu bleiben. — 15
4. Kapitel.
Von des Schiffsvolcks Verbindlichkeit im Dienſt zu bleiben. — 16
5. Kapitel.
Von Entlaſſung des Schiffsvolcks vor der Zeit. . — 41
6. Kapitel.
Von des Steuermanns und anderer Schiffsleute Untauglichkeit. . . . — 43
7. Kapitel.
Von der Pflicht der Schiffsleute bey dem Laden der Güther und andern Befehlen des Schiffers. . — 48
8. Kapitel.
Von der Löhnung und den Pflichten der Schiffsleute wann das Schiff ſegelfertig iſt. . . — 50
9. Kapitel.
Von der Schiffsleute Freyheit in Schuldſachen. . — 54
10. Kapitel.
Von der Schiffsleute Führung. . . — 56
11. Kapitel.
Von der Schiffsleute Speiſung. . . — 62
12. Kapitel.
Von der Schiffsleute Krankheit und Abſterben. . — 65
13. Kapitel.
Von des Schiffers Pflicht, wenn ein Todesfall ſich ereignet. — 78
14. Kapitel.
Von Verwundung und Heilung der Schiffsleute. . — 78
15. Kapitel.
Von dem Schiffschirurgus. . . — 79
16. Kapitel.
Vom Spiel der Schiffsleute. . . — 81
17. Kapitel.
Von der Vorſichtigkeit der Schiffsleute im Schiffe. . — 81

18. Kapitel.
Von des Schiffers Pflicht bey einem bewehrten Schiffe. S. 83
19. Kapitel.
Vom Schiffsbot und anderer Geräthſchaft. — 83
20. Kapitel.
Von der verbotenen Tauffung der Schiffsleute. — 84
21. Kapitel.
Von Zanck und Schlägerey unter den Schiffsleuten. — 85
22. Kapitel.
Vom Schiffer-Recht und Einforderung der Strafgelder. — 87
23. Kapitel.
Von Veränderung des Schiffers auf der Reiſe. — 89
24. Kapitel.
Von Ablöſung der Schiffsleute und Löſchung des Schiffs. — 90
25. Kapitel.
Von Streitigkeiten zwiſchen dem Schiffer und den Schiffsleuten. — 96
26. Kapitel.
Vom Eyde des Schiffers. — 100
27. Kapitel.
Vom Schiffsfrieden. — 102

II. Abtheilung.
Von der Schiffsfracht.

1. Kapitel.
Vom Schluß der Schiffsfracht. — 107
2. Kapitel.
Von einem geheuerten Schiffe, um es wieder zu verheuern. — 123
3. Kapitel.
Von der Sommer-Heuer. — 124
4. Kapitel.
Wenn Güther im Schiffe, beym Ein- und Ausladen Schaden bekommen. — 124
5. Kapitel.
Von der Fracht, wenn das Schiff nicht beladen wird. — 125
6. Kapitel.
Von dem Verzeichniß der ganzen Schchiffsladung. — 126
7. Kapitel.
Von den Liegetagen. — 148
8. Kapitel.
Von der Getraide-Ladung. — 149
9. Kapitel.
Von Verhinderungen in der Schiffsfracht, die von höherer Hand kommen. — 149
10. Kapitel.
Vom Abſegeln in die See. — 170

11. Ka-

11. Kapitel. Von der Fracht, wann der Schiffer die Güther aus dem gemietheten Schiffe in ein anderes ladet. . S. 183
12. Kapitel. Von der Fracht, wenn das Schiff Seenoth erleidet. . . . . — 184
13. Kapitel. Von der Fracht für Vieh. . — 185
14. Kapitel. Von des Schiffs Löſchung. . — 187
15. Kapitel. Von der Verantwortlichkeit des Schiffers für das ihm anvertrauete Guth. . . — 212
16. Kapitel. Von Verantwortlichkeit der Rehder für den Schiffer. . . . . — 216

III. Abtheilung.

Von der Rehderey.

1. Kapitel. Vom Schiffsbau. . . — 217
2. Kapitel. Vom Vorſchuß der Rehder und ihrer Verbindlichkeit dazu. . . . — 247
3. Kapitel. Von des Schiffers Rechenſchaft. . — 248
4. Kapitel. Von der Rehder Berathſchlagung und Beſchluß. — 249
5. Kapitel. Vom Verkauf und Einlöſung des Schiffsparts. — 250
6. Kapitel. Von den Güthern, ſo Rehder oder Schiffer in ihre eigenen Schiffe laden. . . . — 253
7. Kapitel. Von der Fracht, die den Schiffern allein zukommt. — 254
8. Kapitel. Von des Schiffers Verantwortlichkeit für das Schiff und deſſen Geräthſchaft. . . — 254
9. Kapitel. Von des Schiffers Auf- und Abſetzung. . — 255

IV. Abtheilung.

Von der Bodmerey.

1. Kapitel. Von der Bodmereygefahr auf Schiff und Guth. — 256
2. Kapitel. Von den Fällen, da Bodmerey und andere Beſchwerde auf Schiff und Guth dem Schiffer zugelaſſen iſt. — 258
3. Kapitel. Wenn die Bodmerei über den Werth des Schiffes ſteiget. . . . . — 259
4. Kapitel. Wenn die Reiſe geändert wird, nachdem Bodmerey gemacht worden. . . — 259
5. Kapitel. Von Bezahlung der Bodmerey. — 260
6. Kapitel. Von der Strafe, im Fall die Bodmerey nicht bezahlt wird . . . . — 261
7. Kapitel Vom Verluſt des Pfandes und Ueberſchuß von andern Gütern. . . . — 261
8. Kapitel. Vom Vorzuge eines Bodmereybriefes. . — 262
9. Kapitel. Von Beilbriefen und deren Vorzügen. . — 262

V. Abtheilung.

Von den Seeſchäden.

1. Kapitel. Von des Königs und der Krone Recht bey einem Schiffbruche. . . — 264
2. Kapitel. Von des Schiffers Pflicht und Ordnung bey dem Bergen. . . . . — 265

3. Kapitel. Vom Bergelohn, und wie hoch ſolcher ſeyn müſſe. S. 266
4. Kapitel. Wenn ein Schiff gefunden wird, wie es ſoll kund gemacht werden, und von der Strafe derer, die es verhehlen. — 276
5. Kapitel. Vom Wahrzeichen, wo ein Wrack liegen geblieben iſt. — 278
6. Kapitel. Von der Strafe derer, die einen Schiffbruch veranlaſſen. . . . — 278
7. Kapitel. Von den Lootſen und deren Pflicht und Beſtrafung. — 281
8. Kapitel. Vom Schaden den die Schiffe einander im Hafen oder in der offenbaren See zufügen. . — 299
9. Kapitel. Von dem Schaden, den jeder ſelbſt trägt. . — 304
10. Kapitel. Von dem Schaden den man mit Willen in einer Seenoth an Schiff und Guth verurſacht, und welcher Averei genannt wird. . . . — 305
11. Kapitel. Wenn Güter ausgeworfen werden, ſo über die Ladung oder Fracht eingenommen ſind. . — 312
12. Kapitel. Vom Schaden, ſo das Schiff allein trift. . — 314
13. Kapitel. Von verſchiedenen Vorfällen, ſo ſich bey oder nach dem Werfen ereignen. . . — 315
14. Kapitel. Vom Raube, Todtſchlag oder Verwundung. . — 317
15. Kapitel. Von Abſchiffung in kleinen Fahrzeugen, deren Fracht und dem Schaden, der dabei vorfallen kann. . — 318
16. Kapitel. Vom Streit über das Auswerfen, und die Erſetzung dafür. . . — 319
17. Kapitel. Von dem Lootſenlohn, den Leuchtgeldern und andern kleinen Unkoſten. . . . — 321

VI. Abtheilung.

Von den Verſicherungen.

1. Kapitel. Von dem Verſicherungsſchluß im Allgemeinen, ſo Aſſecurance genannt wird. . . — 322
2. Kapitel. Vom Verſicherungsbriefe, ſo Pollze genannt wird, und deſſen Mäkler. . . — 324
3. Kapitel. Von der Pflicht des Verſicherers. . — 328
4. Kapitel. Von den Perſonen, die ſich mit Verſicherungen befaſſen mögen. . . . — 331
5. Kapitel. Welche Güter und wie hoch ſelbige verſichert werden mögen. . . . — 332
6. Kapitel. Von Betrügereien ſo bey Verſicherungen vorgehen können. . . . . — 343
7. Kapitel. Von der Gefahr, wofür ein Verſicherer ſtehen muß. — 344
8. Kapitel. Von den Verſicherungen, welche geſchloſſen werden, nachdem das Schiff in der See, und der Schade geſchehen iſt. — 349
9 Kapitel. Wenn die Reiſe dem Verſicherungsbriefe entgegen, geändert wird. . . . — 351
10. Kapitel. Von den Nachrichten, ſo von dem verſicherten Schiff und Gut einlaufen. . . . — 352
11. Kapitel. Von Erlegung des Verſicherungslohn. . — 352
12. Kapitel. Wenn Schaden vorfällt, wie ſolcher bezahlt werden ſolle. . . . . — 353

13. Kapitel. Von der Zeit, nach welcher ein Schiff für verloh⸗ren gehalten werden mag. . . S. 354.
14. Kapitel. Von Wardirung eines Schiffes, im Fall es nach einer weiten Reiſe vergienge. . . — 357
15. Kapitel. Von Zurückzahlung der Verſicherungsprämie. — 359
16. Kapitel. Von Auffagung der Verſicherung, im Fall der Verſicherer Fallit macht, oder nicht zahlen kann. . — 362
17. Kapitel. Von der geſetzlichen Zeit, wegen Seeſchäden und Verſicherungen zu klagen. . . — 363
18. Kapitel. Von den Verſicherungen über Land oder friſch Waſſer. . . . . — 370

VII. Abtheilung.
Von der Admiralſchaft.

1. Kapitel. Von der Gegenwehr, ſo den Schiffern obliegt. — 375
2. Kapitel. Von der Ammiralſchaft. . — 376
3. Kapitel. Von der Art und Weiſe Ammiralſchaft zu ſchließen. . . . - — 377
4. Kapitel. Von Wardirung des Schiffes, der Güter und der Kanonen. . . . — 378
5. Kapitel. Vom Fahren der Leuchte. . — 378
6. Kapitel. Von deren Strafe, ſo keine Amiralſchaft machen, oder ſie auch verlaſſen. . . — 379
7. Kapitel. Vom Schaden, der ſich bey der Ammiralſchaft ereignet. . . . — 379
8. Kapitel. Von den Priſen und deren Theilung. . — 380

VIII. Abtheilung.
Von den Gerichten und rechtlichen Verfahren bey See⸗Sachen.

1. Kapitel. Vor was für Gerichte ſothane Sachen ſollen ange⸗nommen werden. . . — 381
2. Kapitel. Vom Klagen und Anklagen. . — 382
3. Kapitel. Von Citations⸗Ausforderung, Verrichtung, Wir⸗kung und Beweis. . . — 382
4. Kapitel. Von Verſicherung der Citationen. . — 383
5. Kapitel. Wie man einen fremden Mann citiren mag. — 385
6. Kapitel. Wann der Citirte vermeinet, daß er nicht ant⸗worten dürfe. . . — 385
7. Kapitel. Von der Parten Klageeinbringung. . — 386
8. Kapitel. Von Zeugen⸗Kundſchaft. . . — 386
9. Kapitel. Von Briefen und ſchriftlichen Beweis. . — 387

10 Ka⸗

10. Kapitel. Auf den Fall, wenn eine Sache unbilliger Weiſe wider den klaren Beweis in Weitläuftigkeit geführt werden ſollte. . . . . S. 388
11. Kapitel. Von Anhaltung oder Beſchlag der Güter, welches man Arreſt nennet, und deren Bürgen. . — 389
12. Kapitel. Von Beförderung der gerichtlichen Sachen zur Endſchaft. . . . . — 390
13. Kapitel. Von den Urtheilen der Rechtsprozeſſe und Schadenerſtattung. . . . — 390
14. Kapitel. Vom Appelliren. . . — 391
15. Kapitel. Von der Urtheil-Vollbringung und Vollziehung. — 392
16. Kapitel. Von dem Werth des Geldes. . — 392

Anhang von denen, den Schwediſchen an fremden Orten befindlichen Conſuln, ihrer Inſtruktion gemäß, obliegenden Pflichten und gebührenden Conſulatabgaben. 393 bis Ende. Wo denn die Städte und Länder, wo ſich Schwediſche Conſuls aufhalten, nach dem Alphabet zu ſuchen ſind.

Erſte

Erſte Abtheilung.

Von denen zum Schiffe gehörigen Leuten.

Erſtes Kapitel.

Von Annahme des Schiffers und Miethung des Schiffsvolks.

„Die Rehder müſſen ſich einen Schiffer dingen, und je„desmal, wenn eine Seereiſe von neuen angeſtellt „werden ſoll, ſich mit ihm über einen gewiſſen Lohn verein„baren. Iſt ſolche Reiſe von ihm vorher gemacht, und kein „neuer Lohn nachher bedungen, ſo ſegelt er das zweitemal „für denſelben Lohn, wie vorher. See-Recht.

Alle diejenigen, welche Schwediſche Kauffartheyſchiffe nach fremden Orten führen wollen, müſſen in irgend einer Schwediſchen Stapel- oder See-Stadt, ſo dieſe Gerechtigkeit gewonnen, geſchworne Bürger ſeyn; jedoch ſind hiervon diejenigen ausgenommen, denen nach beſondern Privilegien, ohne

Gewinnung des Bürgerrechts, ein ſolcher Vorzug vergönnt iſt *).

Königl. Reſol. auf die Beſchw. der Städte v. 19ten Januar 1757. §. 11. MODEES Werk, Th. 6. S. 4537.

Dieſes Bürgerrecht wird bey Bürgermeiſter und Rath geſucht, die darüber zuvor die Meinung der Bürgerſchaft einholen: wird es bewilligt; ſo muß der neue Bürger Bürgſchaft ſtellen, daß er wenigſtens ſechs Jahre in der Stadt wohnen, und der Stadt Recht und Gerechtigkeit nach beßten Kräften aufrecht erhalten wolle; worauf er den gewöhnlichen Bürgereyd leiſtet, und den Bürgerbrief in Empfang nimmt.

Schwed. Geſetzbuch, Abtheilung vom Handel, Kap. 3. §. 1.

Da ſowohl den Handelnden, Aſſecuradeurs und Rehdern, als auch der Kauffartheyſchiffer-Geſellſchaft angelegen ſeyn muß, daß keine andere zu Schiffern und Bürgern aufgenommen werden, als ſolche, welche die erforderliche Geſchicklichkeit, Einſicht und guten Ruf beſitzen, um Fahrzeuge zum Nutzen und Beſten der Rehderey zu führen; ſo ſoll hinführo keiner auf dieſes Gewerbe das Bürgerrecht gewinnen, noch zur Führung eines Fahrzeugs angenommen werden, wenn er nicht vorher in einer von dem Vorſteher der in Stockholm eingerichteten Steuermanns-Schule, in Gegenwart wenigſtens zweyer Deputirten der Kauffarthey-Schiffer-Geſellſchaft angeſtellten Prüfung, die dazu erforderliche Kenntniß gezeigt habe: und wird nach angeſtelltem Verhör befunden, daß der Suchende die nöthige Kenntniß und Erfahrung beſitze, ſo ertheilen ihm der Vorſteher und die Deputirten das gebührende Zeugniß von ſeiner Einſicht, Geſchicklichkeit und guten Ruf.

Königl.

*) Wie den Schiffern von Öregrund, Falkenberg und Laholm, laut Königl. Schreibens an das Commerz-Collegium vom 23 May 1752, auch den Schiffern in Östhammar und Skanör, laut Königl. Schreibens vom 23 April 1765. —

Königl. Reglement für die Kauffarthey-Schiffer-Geſellſchaft in Stockholm vom 15 Juny 1773. §. 6.

Jeder Schiffer, er ſey Einländer oder Ausländer, der ſich zur Betreibung der Schiffahrt angiebt, muß beim Magiſtrat ein im angeführten 6ten §. des Königl. Reglements vorgeſchriebenes Zeugniß einreichen, daß er nämlich die daſelbſt angeordnete Prüfung ſeiner Geſchicklichkeit ausgeſtanden, und dieſes Zeugniß wird hienächſt dem Königl. Commerzcollegium mitgetheilt.

Des Königl. Commerzcollegiums Circulaire an die Magiſträte in den See- und Stapel-Städten vom 16ten Auguſt 1785. Mom. 5.

Von einem ſolchen Examen ſollen auch Unterofficiers bei der Admiralität eben ſo wenig, als diejenigen, welche gewöhnlicher Weiſe das Bürgerrecht auf Kauffartheyſchiffahrt ſuchen, frey ſeyn, ſondern, wenn ſie Schiffe führen wollen, und keine Beweiſe eines wohl und verantwortlich überſtandenen Officiers-Examens, in den zur Navigations-Wiſſenſchaft gehörigen Stücken aufweiſen können, ſollen ſie an die Navigations-Schule der Stadt zum gebührenden Verhör verwieſen werden, worauf ihnen erſt, im Fall ſie approbirt werden, Certificate zu Schiffs-Documenten ausgefertigt werden mögen.

Des Königl. Commerz-Colleg. Schreiben an den Ober-Statthalter vom 11 April 1782.

Auch die während des lezten Finniſchen Krieges, ohne vorhergegangenes Officiers-Examen, bey der Königl. Admiralität und Armee-Flotte angeſtellten Officiers müſſen gleichfalls, wenn ſie Kauffarthey-Schiffahrt treiben wollen, ſich der gehörigen Prüfung unterziehen, und kann ihnen ohne ein darüber beygebrachtes gehöriges Zeugniß nicht geſtattet werden, Schwediſche Handels-Schiffe zu führen.

Königl. Schreiben vom 31 März 1791, und des Königl. Commerz-Colleg. Schreiben vom 2ten May deſſelben Jahrs an den Ober-Statthalter und die Landshauptleute.

Wer auswärts angeſeſſen iſt, kann hier im Reich nicht Bürger werden, ſo lange er unter fremder Landshoheit ſteht.

Schwed. Geſezb. Abth. vom Handel, Kap. 3 §. 2.

Es wird daher auch keinem Kauffahrtey-Schiffer, der hier im Reiche Bürger geworden, und ſein Bürgerrecht ausüben will, geſtattet, außerhalb der Grenzen des Reichs zu wohnen, und ſeinen Aufenthalt zu haben, und ſollen diejenigen, welche einen ſolchen Mißbrauch bisher verübt haben, bey Verluſt ihrer bürgerlichen Gerechtſame gehalten ſeyn, innerhalb zweyer Jahre ſich mit Weib und Kind ins Reich zu begeben, und ſich in der Stadt häuslich niederzulaſſen, wo ſie Bürger geworden ſind: doch bleibt es den Schiffs-Rehdern nach wie vor unbenommen, aus welcher Stadt im Reich ſie wollen, ſich Schiffer für ihre Fahrzeuge zu wählen, zu denen ſie das mehrſte Zutrauen haben.

Königl. Verordn. vom 15 April 1779. MODEEs W. 11ter Th S. 739.

Daferne ein gebohrner ausländiſcher, Pommerſcher oder Wismarſcher Schiffer in einer Schwediſchen See- oder Stapel-Stadt Bürger geworden, ſich aber nicht daſelbſt mit Frau und Kindern häuslich niedergelaſſen; ſo muß er erſtens von dem Magiſtrat des Orts, wo er gebohren, oder Bürger geworden und Schiffahrt getrieben, ein Zeugniß beybringen, daß er ſeinem vorigen Bürgerrecht entſagt habe, ferner ob er unverheyrathet, verheyrathet oder Wittwer ſey, und in den beyden leztern Fällen, ob er unmündige Kinder habe, oder nicht. Im erſten Fall mag er, als Schwediſcher Bürger, und wenn er übrigens bewährte Geſchicklichkeit und guten Ruf beſitzt, Schwediſche Schiffahrt treiben, ſo lange er im Reiche bleibt, und ſeine Abgaben an die Krone und die Stadt richtig bezahlt. Im zweyten Fall muß er ſeine Frau und etwa noch unmündigen Kinder zu ſich nehmen, und ſich mit ihnen in der See- oder Stapel-Stadt zu wohnen ſetzen, ehe er als Schiffer ein Schwediſches Fahrzeug entgegennehmen, und nach oder von fremden Orten führen kann. Im dritten Fall, und wenn der Wittwer Kinder hat, die noch nicht ihre mündigen Jahre erreicht haben, müſſen dieſe ebenfalls hieherziehen und bey ihrem Vater ſich aufhalten, ehe derſelbe zur Schwediſchen Schiffahrt zugelaſſen werden kann. Es ſoll daher der behörige Magiſtrat

ſtrat aller ausländiſcher, Pommerſcher und Wismarſcher Schiffer wegen, die nicht mit Frau und Kindern in Schwediſchen See- oder Stapel-Städten wohnen, ſolche Zeugniſſe dem Königl. Commerz-Collegium, wenn ein Paß und Freybrief für ſie nachgeſucht wird, einſenden, damit das Königl. Collegium darnach beurtheilen könne, in wieferne ſelbige ſich zum Genuß der Freyheit eines gebohrnen Schweden verdient gemacht haben: doch dürfen ſolche Zeugniſſe nur einmal für ein und eben dieſelbe Perſon eingeſandt werden. Zweytens muß der Magiſtrat jedesmal in dem Certificat zu einem Freybriefe bezeugen, daß der Schiffer mit Frau und Kindern fortwährend in der Stadt wohnhaft geweſen; folglich, durch Zurückſendung derſelben außerhalb des Reichs, ſich laut Königl. Verordnung vom Jahr 1779 ſeines Bürgerrechts nicht verluſtig gemacht habe. Drittens, diejenigen Schiffer, die wegen Kränklichkeit ihrer Ehefrauen oder Schwiegerältern oder anderer Urſachen, von der Verbindlichkeit, mit Frau und Kindern im Reich zu wohnen, von Sr. Königl. Maytt. allergnädigſt befreyet worden, müſſen durch ein vom behörigen auswärtigen Magiſtrat ausgefertigtes, und dem Königl. Commerz-Collegium gleichfalls einzuſendendes Zeugniß darthun, daß die Umſtände noch unverändert, und dieſelben ſind, als damals, da ſie jene allergnädigſte Befreyung erhielten. Viertens, gleicher Geſtalt wird jedesmal vom behörigen Seemannshauſe dem Königl. Commerz-Collegium ein Zeugniß eingeſandt, daß in Gemäßheit der Königl. Verordnung vom 2. Auguſt 1731 der Steuermann in Schweden ſeinen Aufenthalt und Wohnort habe, und das Seevolk größtentheils aus Schweden beſtehe.

Des Königl. Commerz-Colleg. Circulaire an die Magiſträte in des Reichs See- und Stapel-Städten vom 16ten Auguſt 1785.

„Kein Schiffer ſoll ermächtigt ſeyn, Schiffsvolk anzu„nehmen, ehe er ſelbſt gehörig beſtellt worden, bey ſechs „Thaler Strafe. Und wenn die Rehder dieſes vorher zu„laſſen, ſo erlegen auch ſie, ſo viel ihrer darin gewilligt ha-

 „ben,

„ben, zuſammen dreißig Thaler. Die Heuer des Schiffs„volks bedingt der Schiffer, ſo gut und genau er kann: „auch muß er einem jeden bey ſeiner Annahme Miethgeld, „wenigſtens eine Mark, auf die Hand geben, ſo wie auch „eines Jeden, den er miethet, Vor- und Zu-Namen, „Wohnort und Herberge genau aufzeichnen. S. R.

Jeder, der von Schwediſchen Unterthanen gebohren, und geſonnen iſt, auf Schwediſchen Kauffarthey-Schiffen Dienſt zu nehmen, muß, wenn er die erforderlichen Jahre erreicht hat, und ehe er ſeine erſte See-Reiſe antritt, in Stockholm beym Handels-Collegium, und in den übrigen Stapelſtädten vor dem Magiſtrat, einen körperlichen Eyd ablegen, daß er gegen Sr. Königl. Maytt., deren Nachfolger auf dem Königl. Schwediſchen Thron, und die Krone Schweden hold, treu und unterthänig ſeyn, und ſich in allen Fällen das Schwediſche See-Recht nebſt dem Kauffarthey-Reglement, und was ſonſt noch in Zukunft in Betreff der Seefahrt feſtſetzt und verordnet werden dürfte, zur gehorſamen und unterthänigen Befolgung ſtellen wolle und ſolle: zu welchem Ende es dem Magiſtrat oder dem Handels-Collegium obliegt, vor Ablegung des Eydes vorgedachtes Reglement deutlich vorleſen zu laſſen, die Wichtigkeit und Eigenſchaft des Eydes vorzuſtellen, und eine ernſtliche Ermahnung, denſelben nicht zu verletzen, hinzuzufügen.

Königl. Regl. für Kauffarthey-Schiffer und Seeleute, vom 30ſten Mart. 1748. Art. 1. §. 1. Modees W. Th. 4. S. 2671.

Außerdem mögen Schwediſche Seeleute, wenn ſie ſich auf Schwediſche Schiffe vermiethen, noch eine beſondere Verpflichtung eingehen, doch darf dieſes gerade nicht vor dem Magiſtrat geſchehen, welches nur zu Hinderniſſen und Weitläuftigkeiten gereichen würde, ſondern nach dem Contraktsformular*) zwi-

*) Ein ſolches Formular lautet folgendermaaßen: Ich NN Schiffer auf dem Schiffe NN, ſo fertig liegt vor der Stadt NN, und be-

zwiſchen Schiffer und Seeleuten, welches von beiden Contrahenten unterſchrieben, in das Protokoll des Seemanns-Hauſes eingeführt, und von deſſen Notarius beglaubigt werden muß.

Königl. Schreiben an das Commerz-Colleg. vom 22ſten Januar 1781.

Am Schluß dieſes Contrakts zwiſchen dem Schiffer und dem Matroſen wird noch hinzugefügt: Alles dem allgemeinen Seerecht und Königl. Reglement für die Kauffarthey-Schiffer und Seeleute vom 30 März 1748, auch andern dieſerwegen ergangenen Verordnungen gemäß. Zu deſſen Beglaubigung u. ſ. w.

Königl.

---

beſtimmt iſt nach NN, und von da weiter: und Ich NN thue kund hiemit, daß wir dieſen Contrakt geſchloſſen, nämlich: daß ich NN mich anheiſchig gemacht, als . . . . dieſem Schiffe NN zu folgen, nicht allein nach den hier oben genannten Ort, ſondern auch von da weiter, bis es hieher wieder zurückkömmt, gegen — Rthlr — ßl. für jeden Monath, worauf ich ſchon vorſchußweiſe eines Monaths Lohn erhalten habe, und behalte mir vor, an jedem auswärtigen Handelsplatz, wo das Schiff löſcht, nnd Fracht verdient, auf dieſe Heuer für einen Monath Bezahlung zu erhalten, welches mir bey meiner Zuhauſekunft von meinem ganzen verdienten Lohn abgezogen wird: übrigens verſpreche ich, mich auf dieſer Reiſe, als einen fleißigen, treuen, und allewege rechtſchaffenen . . . zu betragen und aufzuführen.

Hiemit erkläre ich NN Schiffer, mich in allen Stücken friedlich, und mache mich verbindlich, meiner Seits alles redlich zu halten und zu erfüllen, was hier oben bedungen worden. Alles dem allgemeinen Seerecht u. ſ. w. gemäß. Zur Beglaubigung haben wir dieſes eigenhändig unterſchrieben, und in das Protokoll des Seemanns-Hauſes eintragen laſſen. So geſchehen den 17.
N. N. N. N. Daß dieſer Contrakt vor dem Seemanns-Hauſe errichtet, und protocollirt worden bezeuget, von wegen des Seemanns-Hauſes NN.

Notarius (L. S.)

Königl. Schreiben an das Commer - Colleg. vom 28ſten May 1781.

Für ſolche Contrakte wird beym Seemanns = Hauſe in Stockholm ein Schilling Kanzleygebühr bezahlt.

Königl. Schreiben an das Commerz - Colleg. vom 25ſten Nov. 1782.

Auf allen Schwediſchen Kauffarthey = Schiffen oder zur auswärtigen Seglation beſtimmten Fahrzeugen können Lehrburſche, oder ſo genannte Prentices von Schwediſcher Jugend, in die Lehre und zum Schiffsdienſt angenommen werden, und zwar entweder zu ein Viertel der Beſatzung für jedes Schiff, oder auch ſo viel, als die Rehder und der Schiffer nöthig finden.

Königl. Kauffarthey - Reglement vom Jahr 1748. Art. 2. §. 1.

Sind dieſe Lehrburſche bey ihrer erſten Seereiſe noch nicht zu den Jahren gekommen, daß ein Eyd von ihnen gefordert werden kann, ſo müſſen ſie, ſobald ſie das geſetzliche Alter dazu erreicht haben, vorerwähnten Eyd der Treue gehörig ablegen.

Ebendaſelbſt Art. 1. §. 1.

Bey ihrer Annahme müſſen ſie in Stockholm auf dem Comtoir des Waterſchout, und in andern Stapelſtädten beym Magiſtrat gebührend angezeichnet werden, wovon dieſe Behörden dem Seemanns = Hauſe Nachricht zu ertheilen haben. Solche Lehrburſche ſind verbunden, bey dem Schiffer, der ſie angenomen hat, oder auch, daferne dieſer vorher entweder ſterben, oder die Schiffahrt aufgeben ſollte, bey einem andern Schiffer ſieben Jahr zur See zu dienen, es wäre denn, daß wegen natürlicher Fähigkeit, oder ſonſt ſchon erworbener Erfahrung dieſe Zeit verkürzt werden könnte, während welcher ſie übrigens keinen Lohn oder Monaths = Heuer genießen, ſondern ihnen von ihren Hausvätern oder Schiffern blos Kleidung und Speiſe nebſt der Anweiſung angedeihet, wodurch ſie dereinſt geſchickt werden können, nach ihrer Dienſtzeit als Steuermänner oder Schiffer nützlich zu werden.

Ebendaſelbſt Art. 2. §. 2.

Solche Lehrburſche ihrem geſetzmäßigen Herrn abſpenſtig zu machen, iſt bey Strafe von Ein hundert Thaler Silbermünze

münze verboten, wovon die eine Hälfte dem Schiffer, die andere dem Seemanns-Hauſe zufällt.

Ebendaſelbſt Art. 2. §. 3. Vergl. Königl. Reſolut. auf die Beſchw. der Städte. v. 4. Nov. 1743. MODEES W. Th. 3. S. 2111.

Dem Waterſchout kommt es zu, bey Vorkommenheiten, und wenn entweder ein Kauffarthey-Schiffer zu einer auswärtigen Reiſe Seeleute und Beſatzung für ſein Schiff oder Fahrzeug annimmt, oder auch einer von Kauffarthey-Seeleuten ſich wegen eines Dienſtes auf einem Kauffarthey-Schiffe beym Waterſchout meldet, eines jeden Einſicht, Geſchicklichkeit und Erfahrung in den zum Seeweſen gehörigen Stücken genau zu prüfen, damit ein jeder zu dem Dienſt und den Geſchäften, wozu er tauglich und geſchickt ſeyn könne, gebraucht und befördert werde, und ſolchergeſtalt auf der einen Seite die Rehder, Befrachter und Schiffer über des Schiffsvolks und der Beſatzung wahre Beſchaffenheit, und auf der andern die Kauffarthey-Seeleute über den Dienſt und den Lohn, ſo ihnen rechtmäßig angewieſen und zugetheilt werden muß, völlig ſicher geſtellet ſeyn.

Ebendaſelbſt Art. 7. §. 3.

Zu dieſem Ende muß jeder Kauffarthey-Schiffer, der nach auswärtigen Orten zu ſeegeln gedenket, ehe er beym Handels-Collegio in Stockholm das Verzeichniß ſeiner Leute eingiebt, ſich mit ſeiner ganzen angenommenen oder habenden Beſatzung auf dem Comtoir des Waterſchout einſtellen, und anzuzeigen, wozu jeder von ihnen angenommen worden, auch da mit der Beſatzung des Lohns wegen ſich vereinbaren, entweder für die ganze Reiſe oder monatsweiſe: worauf der Waterſchout dem Schiffer die Liſte ſeiner Beſatzung zurückgiebt, die von allen beiden unterſchrieben beim Handels-Collegio eingereicht wird.

Ebendaſelbſt Art. 7. §. 4.

Gleichergeſtalt müſſen auch alle diejenigen, ſo auf Kauffarthey-Schiffen und Fahrzeugen zu auswärtigen Reiſen Dienſt

zu nehmen gedenken, ſich im Comtoir des Waterſchout melden, dort ihre Namen verzeichnen und ihre Geſchicklichkeit beprüfen laſſen, damit bei Vorkommenheiten, und wenn Schiffer Leute und Beſatzung ſuchen, der Waterſchout damit gehörig an Hand gehen könne.

Ebendaſelbſt Art. 7. §. 5.

Daher es auch dem Waterſchout obliegt, mit dem beym Seemanns-Hauſe angeſtellten Comtoir-Schreiber und zween Bedienten, die Zeit des Jahrs über, da die Schiffarth geht, täglich auf ſeinem Comtoir gegenwärtig zu ſeyn, des Vormittags von 8 bis 12, und Nachmittags von 2 bis 6 Uhr: die übrige Zeit des Jahrs aber dürffen genannte Perſonen nur des Vormittags erſcheinen, und iſt ihre Pflicht, mit allem Fleiß und Genauigkeit zuverläßige Verzeichniſſe von allen ſich dort meldenden Seeleuten zu halten.

Ebendaſelbſt Art. 7. §. 6.

Wenn ein Schwediſcher Schiffer ſegelfertig iſt, um mit dem ihm anvertrauten Schiffe oder Fahrzeuge aus einem Schwediſchen Hafen nach auswärtigen Orten zu ſegeln, muß er in Stockholm vor dem Handels-Collegio, und in den übrigen Stapelſtädten vor dem Magiſtrat mit ſeinen Schiffsleuten erſcheinen, und daſelbſt eines jeden Namen, Alter, Geburts- und Wohn-Ort, und ob ſie verheirathet ſeyn, oder nicht, auch was jeder, entweder monatlich, oder für die ganze Reiſe an Lohn bekömmt, genau verzeichnen laſſen, welches alles in dem ihm zu ertheilenden Document angeführet werden muß, ſo wie er in Stockholm ſich vorher noch beym Waterſchout mit ſeinen Leuten einſtellen, und mit jeden den Lohn und das Miethgeld verabreden muß.

Ebendaſelbſt Art. 4. §. 3.

Von jeder Compagnie der vom Lande zu ſtellenden Kron-Matroſen kann immer der zehnte Mann jährlich permittirt werden, um ſich auf ein Kauffarthey-Schiff zu ver-

vermiethen; doch darf von dieſer Anzahl nur der dritte Theil außerhalb des Sundes und in die Weſtſee fahren, indem die übrigen zwey Drittel in der Oſtſee innerhalb des Sundes bleiben müſſen. Iſt aber die Reihe an eine Compagnie, daß ſie das Jahr zum Dienſt bei der Admiralität aufgeboten wird, welches den Officiers bei der Compagnie vor der Abrechnungs-Zuſammenkunſt bekannt gemacht wird, ſo wird alsdann bey dieſer Compagnie keine Permiſſion bewilligt.

Königl. Verordnung vom 25 Octbr. 1733. §. 1. MODEES W. Th. 2. S. 1008.

Bey den Rekrutirung- und Abrechnungs-Zuſammenkünften, die gleich zu Anfang des Jahrs gehalten werden, müſſen die Officiers, jeder bey ſeiner Compagnie, dieſe vom Könige bewilligte Freyheit bekannt machen, und zugleich, wenn die Compagnie das Jahr nicht aufgeboten wird, anzeigen, daß diejenigen, die das Jahr zur Kauffarthey-Schiffarth Genüge haben, ihren Namen anzeichnen laſſen können, da ſodann der Officier bis zur oben genannten Zahl jedem angezeichneten Mann einen Permiſſions-Schein ertheilt, worin bemerkt iſt, ob er auſſerhalb des Sundes gehen könne, oder in der Oſtſee bleiben müſſe.

Ebendaſelbſt §. 2.

Mit dieſem Zettel können ſie ſich nun ſogleich, oder auch gegen die Zeit, da die Schiffarth angeht, nach einer See-Stadt begeben und ſich vermiethen, da denn der Rehder oder Schiffer, der einen ſolchen Kron-Matroſen annimmt, auf ſeinen Permiſſions-Schein atteſtirt, zu welcher Reiſe, auf wie lange Zeit, und für welchen Lohn, entweder für die ganze Reiſe oder Monatsweiſe derſelbe ſich verdungen habe. Mit dieſem Atteſt muß er ſich nun in Carlskrona, Stockholm oder Gothenburg bei der Admiralität, und in den übrigen Seeſtädten bei dem Magiſtrat melden, und ſeinen Permiſſions-Schein, und die darauf angenommene Heuer anzeichnen laſſen, worauf die Admiralität oder der Magiſtrat

dem Compagnie-Officier ſogleich Nachricht geben, von wem, zu welcher Reiſe, und für welchen Lohn der Matroſe gedungen worden, und dieſes wird vom Compagnie-Officier ſogleich dem Admiralitäts-Collegio zur nöthigen Annotation im Seekriegs-Comtoir einberichtet, ſo wie er auch zugleich den Hufenbeſitzern, die den Matroſen der Krone ſtellen und unterhalten, bekannt macht, wo derſelbe geblieben ſey.

Ebendaſelbſt §. 3.

Obgleich nun die Permittirten ſich binnen Jahres-Schluß wieder zu Hauſe einfinden ſollen, ſo ſoll doch keinem Kronmatroſen, wenn er Permiſſion begehrt, um in der Oſtſee zwei Jahr, und außerhalb des Sundes drey Jahre zu fahren, ſolche verſagt werden, nur muß er die Abgabe von 2 oder 3½ Thaler Silbermünze für jedes Jahr an die Rekrutirungs-Caſſe erlegen, und liegt es dem Königl. Admiralitäts-Collegium ob, dieſe Verordnung zu handhaben.

Ebendaſelbſt §. 13.

Die Enrollirung bey der Königl. Admiralität, die vor dieſem nur auf Schonen, Halland und Bohuslehn eingeſchränkt war, erſtreckt ſich jezt mit allen ihren Vortheilen über ganz Schweden und Finnland, ſo daß alle an der See liegende Kirchſpiele daran Theil nehmen.

Königl. Verord. vom 16 Octbr. 1750. MODEES W. Th. 5. S. 3008.

Kein Enrollirungs-Matroſe ſoll in Friedenszeiten, und ſo lange er nicht auf der Flotte gebraucht wird, zum Dienſt aufgeboten werden: aber da der Hauptzweck der Enrollirung iſt, gute Seeleute zu ziehen, welches von der Uebung abhängt, ſo ſoll auch keiner, der noch unerfahren iſt, es in Friedenszeiten vorſetzlich verſäumen, Seefarth oder Seefiſcherei zu treiben.

Ebendaſelbſt §. 3.

Der

Der Compagnie-Officier muß in Friedenszeiten, und wenn kein Aufgebot geſchehen, bey der jährlichen Abrechnungs-Zuſammenkunft einem jeden von der Compagnie eine ſchriftliche, auf ſeinen Enrollirungs-Schein gezeichnete Erlaubniß, zur See zu fahren, ertheilen, damit derſelbe ohne Hinderniß und Aufenthalt die erſte Schiffsgelegenheit, die ſich ihm darbietet, annehmen könne. Deswegen ſoll auch derjenige, ſo erſt ſpäter im Jahr angenommen wird, in Friedenszeit von ſeinem Officier ſogleich eine ſolche ſchriftliche Erlaubniß erhalten; ſo wie denn auch dem Officier unterſagt iſt, Permiſſion zu Seereiſen zu verweigern, wenn der Dienſt der Krone nicht darunter leidet.

Ebendaſelbſt §. 9.

Jedoch kann der Königl. Enrollirungs-Mannſchaft kein Vorrecht zur Kauffarthey-Seefarth eingeräumt werden, denn dieſes würde dem Handelnden einen Zwang auflegen, und ihnen die Freyheit einſchränken, die ihnen doch nach ihren Gerechtſamen zukommt.

Königl. Reſolution auf die Beſchwerden des Kriegsbefehls. v. 11 Januar 1757. §. 50. Modees W. Th. 6. S. 4515.

Was die Vortheile der Königl. Enrollirungs-Mannſchaft anbetrift, ſiehe das Publikatum der Königl. Schloß-Kanzlei vom 9ten Mai 1774 und vom 4ten Januar 1781.

Modees W. Th. 10. S. 301.

Zweytes Kapitel.

Von des Schiffsvolks Verbindlichkeit an Bord zu gehen.

„Alle Schiffsleute ſind ſchuldig, binnen vier und zwanzig „Stunden, nachdem ſie vom Schiffer angenommen und ge„miethet worden, ſich am Bord des Schiffes finden zu laſ„ſen, damit ſie laden, ballaſten, und das Schiff ſegelfertig „machen helfen. Wer von ihnen dieſe Zeit verſäumt, oder „auch, nachdem er an Bord gekommen, wieder vom Schiffe „geht, oder abfährt, ohne des Schiffers, oder desjenigen „Erlaubniß, der an ſeiner Statt den Befehl auf dem Schiffe „führet, der erlegt, iſt er ein Officier, ſechs Thaler Silber„münze, und ein Gemeiner halb ſo viel, wovon die eine „Hälfte dem Kläger, die andere den armen Seefahrenden „zufällt; und ſoll es hernach in des Schiffers freyen Willen „ſtehen, ob er dieſen Seemann im Dienſt behalten, oder „einen andern an ſeine Stelle nehmen wolle: überdem iſt der „Schiffer gehalten, einen ſolchen nachläßigen und widerſpen„ſtigen Seemann, in Stockholm beim Waterſchout, und in „andern Städten beim behörigen Richter ſogleich zu denun„ciiren, bey Strafe von neun Thaler Silbermünze, die in „drey Theile, zwiſchen den Armen, dem Kläger, und dem „vertheilt werden, der des Schiffers Verſehen in dieſem „Stücke entdeckt und anzeigt.

See-Recht, und Königl. Kauffarthey-Schiffer-Reglement vom J. 1748. Art. 3. §. 2. MODEES W. Th. 4. S. 2675.

Drittes Kapitel.

Von des Schiffsvolks Verbindlichkeit an Bord zu bleiben.

„Iſt nun das Schiffsvolk gemiethet, und an Bord „gekommen, ſoll keiner ermächtiget ſeyn, vom Schiff zu „gehen, oder zu fahren, noch weniger eine Nacht auszu„bleiben, ohne des Schiffers, oder desjenigen, der an ſei„ner Statt den Befehl hat, Erlaubniß und Einwilligung, „beſonders wenn das Schiff auf der Rehde liegt. Doch „ſo lange es eigentlich im Hafen, mit dem Anker auf „dem Grunde, oder Tau am Lande befeſtigt, liegt, kön„nen ſie zuweilen ab- und zugehen, doch zu gleicher Zeit „nicht mehr, als zwey, auch ein Gericht Schiffskoſt mit „Brod, aber ohne Getränk, zu einer Mahlzeit mitneh„men: nur müſſen ſie ſich bald an Bord zurückverfügen. „Handelt einer hiergegen, ſo erlegt er einen Thaler Strafe, „und bleibt er gar die Nacht über aus, ſo bezahlt er dop„pelt ſo viel, ſoll auch überdem noch ſchuldig ſeyn, allen „Schaden wieder gut zu machen, der während der Zeit „durch ſeine Abweſenheit an Schiff und Gut etwa geſche„hen ſeyn mögte. Wird auch unterdeſſen Schiffsarbeit ver„richtet, wobey einer von den anweſenden Schiffsleuten zu „Schaden käme, ſo ſoll der Abweſende mit zum Arztlohn „beytragen, je nachdem es der Schiffer nebſt dem Steuer„mann und den übrigen Schiffsleuten für recht und billig „anſehen. S. R.

Vier-

Viertes Kapitel.

Von der Verbindlichkeit des Schiffsvolks im Dienſt zu bleiben.

„Wer bey einem Schiffer Dienſt genommen, und ſich „vermiethet hat, aber nachher, ehe das Schiff oder Fahrzeug „aus dem Hafen ſegelt, ſich eines andern bedenkt, und nicht „gutwillig im Dienſt bleiben will, ſoll dem Schiffer alles, „was er bis zu dem Tage, da er das Schiff verlaſſen, erhal„ten hat, zurückzahlen, und überdem noch die Hälfte des „bedungenen Lohns, ſoferne er für gewiſſen Lohn angenom„men war, oder auch, wenn er Monatsweiſe ſich verdungen, „einen zweymonatlichen Lohn, zur Vertheilung zwiſchen dem „Rehder und dem Schiffer, erlegen, und nichtsdeſtoweni„ger ſchuldig ſeyn, bey eben dem Schiffer, wenn er ihn be„halten will, im Dienſt zu bleiben. Eben ſo ſoll auch der„jenige, ſo ſich bey einem Schiffer zum Schiffsdienſt ver„miethet, aber nachher, und ehe dieſer Dienſt zu Ende, „und er deſſen ledig iſt, ſich ebenfalls an einen andern ver„dungen hat, den vierten Theil des in ſeinem erſtern Dienſt „bedungenen Lohns verwirkt haben: Hat er ſich aber Mo„natsweiſe verdungen, ſo verliert er die Hälfte eines monat„lichen Lohns, und ſoll zugleich der letztere Dienſt ungültig, „und er ſchuldig ſeyn, bey dem Schiffer zu bleiben, der ihn „zuerſt gedungen hat. Sollte aber einer von den Schiffs„leuten, während einer auswärtigen Reiſe ſich weigern, in „ſeinem Dienſt zu bleiben, wodurch der Schiffer am Fracht„ſchluß zwiſchen auswärtigen Orten gehindert, mithin ge„nöthiget wäre, zu frühe und gegen den Willen und das

„Beſte

„Beſte der Rehder zu Hauſe gehen: ſo ſoll er nicht allein „ſeinen rückſtändigen Lohn oder Monatsgeld verliehren, ſon„dern auch bey ſeiner Zuhauſekunft deshalb zur Verant„wortung gezogen werden, den verurſachten Schaden erſez„zen, und nach den Umſtänden entweder mit Ruthen, oder „Gefängnißſtrafe bey Waſſer und Brod beſtraft werden. „Doch aber, wenn einer von den Schiffsleuten ſelbſt ein „Schiff, als Schiffer, übernimmt, oder auch ſich verhey„rathet, ſo ſoll er ſeines angenommenen Dienſtes entledigt „ſeyn, nur muß er dem Schiffer davon bey Zeiten Nachricht „geben, und ihm, was er ſchon gehoben, zurückzahlen.

See-Recht, Königl. Kauffarthey-Reglement v. J. 1748, Art. 3. §. 3. Modees W. Th. 4. S. 2675.

Wenn ein Seemann, nachdem er ſich auf ein Kauffarthey-Schiff vermiethet hat, entweicht; ſo ſoll ihm, wenn es hier im Lande geſchieht, überall nachgeſetzt werden, und wenn man ſeiner habhaft wird, ſoll er alles, was er vom Schiffer entweder an Miethgeld oder Heuer erhalten, zurückzahlen, und nach den Umſtänden mit Ruthen oder Gefängnißſtrafe bey Waſſer und Brod beſtraft werden. Entweicht er aber außerhalb Landes, oder auch, wenn er gegen des Schiffers Erlaubniß auswärts Dienſte nimmt, und gänzlich wegbleibt; ſo ſoll er als ein Meineydiger gegen Sr. Königl. Maytt. und die Krone Schweden angeſehen werden, und alle Rechte und Freyheiten eines Unterthanen ſowohl im Reiche Schweden, als dem dazu gehörigen Gebiete verwirkt haben, und alles was ihm hier im Reiche als Erbſchaft zukommen könnte, an das Kauffarthey-Seemannshaus verfallen ſeyn, ohne daß irgend einer ſeiner Miterben oder nächſten Verwandten darauf die geringſte Anſprache machen können. Jedoch aber, wenn er nach ſeiner Entweichung, oder nach Beendigung des auswärts angenommenen Dienſtes, ſein Verbrechen bereuet, und gutwillig und zwar binnen Jahr und Tag an einem fremden Ort auf einem Schwediſchen Schiffe entweder wieder Dienſt nimmt, oder ſich auch bey einem dort

befindlichen Schwediſchen Miniſter, Agenten, Conſul oder Commiſſarius meldet, um Pardon zu erhalten, damit er wieder in ſein Vaterland zurückkommen, und ferner auf Schwediſchen Schiffen dienen könne, oder er ſich auch ſelbſt wieder ins Reich einſtellt; ſo will Sr. Königl. Maytt. nach Maasgabe eines jeden beſondern Falles ſich erklären, in wie ferne einem ſolchen entwichenen, aber reuigen Seemann die verdiente Strafe zu erlaſſen ſey.

Königl. Kauffarthey-Regl. v. J. 1748. Art. 3. §. 4.

Wenn nun ein Schwediſcher Seemann an einem fremden Ort vom Schiffe entweicht, muß er ſogleich aufgeſucht und zurückgefordert werden. Iſt er wieder ertappt worden, ſo muß er in des Schiffers und der Beſatzung Gegenwart über die Urſachen ſeiner Entweichung befragt werden, die ſodann der Conſul zur Verhinderung fernerer ſchädlicher Folgen aus dem Wege zu räumen hat, ſo wie er auch bemüht ſeyn muß, den Schiffer mit dem Matroſen wieder auszuſöhnen, worauf er dieſen leztern dem Schiffer wieder an Bord liefert.

Iſt kein Vergleich unter ihnen zu Stande zu bringen, und will der Schiffer den Matroſen nicht wieder annehmen, noch dieſer jenem weiter folgen, ſo iſt zwar der Conſul, Kraft ſeines Amts, berechtigt, den Entweicher an Bord zu ſetzen, und ihm anzudeuten, daß er die Reiſe mit dem Schiffer bis zur Zuhauſekunft fortſetze, aber ſollte der Conſul etwa aus des Schiffers oder des Matroſens härtern Geſinnung, ordnungswidrigen Betragen oder andern Umſtänden zu glauben Urſache haben, daß eine fernere Verbindung unter ihnen nur noch größere Unordnungen und Verdrießlichkeiten herbeyführen dürfte, ſo iſt ſeine Pflicht, dafür zu ſorgen, daß der Entweicher anderswo angebracht, oder auch mit einem andern Schwediſchen Fahrzeuge nach Hauſe befördert werde: zu welchem Ende denn auch die Handelnden die Vereinbarung unter ſich getroffen haben, daß bey ähnlichen Vorfällen ein Schiff von 100 Laſten zwey bis drey ſolche Schwediſche Matro-

troſen, und im Nothfall noch mehr im Verhältniß gegen eine größe Laſtenzahl aufnehmen und unentgeldlich zu Hauſe bringen muß; wird aber die Anzahl größer, ſo werden für jeden fünf Schillinge täglich bezahlt. Sollte kein Schwediſches Fahrzeug vorhanden, oder bald zu erwarten ſeyn, ſo wird der Matroſe mit der erſten fremden Gelegenheit zur weiteren Beförderung dem nächſten Schwediſchen Conſul zugeſandt, und genießt er während der Zeit täglich fünf Schillinge.

Königl. Schreiben v. 18 Juli 1781. und des Königl. Commerz-Colleg. Circulaire v. 29 Aug. deſſ. Jahrs 1ſtes Mom.

Was in ſolchen Fällen die Conſuls vorzuſchießen genöthigt ſind, haben ſie beym Königl. Commerz-Collegio anzuzeigen, da denn beſorgt werden wird, daß ſolche Vorſchüſſe, im Fall ſie rechtmäßig und gebührend verificiret befunden werden, von der Behörde erſetzet werden. Da nun hiezu eine ganz genaue Angabe nöthig iſt, von des zurückgeſandten Seemanns Namen, von dem Schiff, worauf er gefahren, dem Schiffer, der es geführt, der Rehderey, der es zugehört, oder die es abgeſchickt hat, ferner von der Stadt hier im Reich, wo es zuletzt abgegangen, und die Beſatzung angenommen worden, auch von des Schiffs und der Leute Reiſe und Begegniſſen, und denen Umſtänden mehr, die zur Aufklärung dienen und nützlich ſeyn können, um in den Papieren des Königl. Commerz-Collegii das Seemannshaus oder die Rehder auszufinden, die zur Erſetzung des gemachten Vorſchuſſes angehalten werden müſſen; ſo liegt den Conſuln ob, ſich nach dieſem allen genau zu erkundigen, und es anzuzeigen, auch zugleich vermittelſt zuverläßiger Rechnungen die gemachten Vorſchüſſe und Ausgaben, in Bezug auf deren Verwendung, Nothwendigkeit und Belauf zu ſpecificiren und zu bewahrheiten, zumal das Commerz-Collegium in Ermangelung aller oder einiger dieſer Nachrichten nicht unterrichtet genug iſt, um den Vorſchuß von dem, der ihm zu erſetzen ſchuldig iſt, einfordern zu können, mithin für die Er-

ſetzung nicht einſtehen kann, die ſonſt erfolgen wird. Uebrigens muß auch bey dieſen Vorſchüſſen alle mögliche Beſparung beobachtet, und keinesweges überflüßige oder weniger nöthige Ausgaben gemacht werden, indem die Rehdereyen zu deren Erſetzung nicht angehalten werden können.

Königl. Commerz-Colleg. Circul. v. 10ten Septbr. 1785.

Wenn aber Kron-Matroſen, oder Seeleute, die entweder mit Kriegs-Schiffen oder andern Königl. Fahrzeugen ausgegangen ſind, in den Fall kommen, daß ſie ins Vaterland zurückgeſchaft werden müſſen, ſo werden die Koſten von den Convoy-Mitteln erſetzt.

Königl. Schreib. an das Commerz-Colleg. v. 21 Jan. 1790.

Wie der Conſul ſich zu verhalten habe, im Fall ein gröberes Verbrechen die Veranlaſſung des Entweichens geweſen, ſiehe die Anmerkungen zum 25ſten Kapitel dieſer Abtheilung.

Ein Seemann, der während einer Reiſe entweicht, oder auch ohne des Schiffers Genehmigung vom Schiffe geht, oder auf einem fremden Schiffe Dienſt nimmt, hat außer der Strafe, ſo er, im Fall man ſeiner habhaft geworden, erleiden muß, alles verwirkt, was an verdienter Heuer und Monatsgeld rückſtändig iſt, ſo wie auch weder ſeine Frau noch Erben ſolches zu fordern berechtigt ſind.

Königl. Kauffarthey-Regl. v. J. 1748. Art. 5. §. 3.

Was übrigens aber, auſſer der etwa zu erwartenden Erbſchaft, rückſtändigen Heuer und Monatsgeldern, ein vom Fahrzeuge entlaufener Seemann ſonſt noch an Haab und Eigenthum beſitzen mögte, ſoll nicht dem Seemanns-Hauſe, ſondern deſſen Frau und Erben, die dazu nach den Geſetzen berechtigt ſind, zufallen, und das Seemannshaus nur dann erſt dazu gelangen, wenn ſonſt keine rechtmäßige Erben dazu vorhanden ſind.

Königl.

Königl. Schreib. v. 20ſten Decbr. 1754. Juſteens Samml. S. 399.

Bey Aufnahme der Inventarien und Erbtheilungen wird daher auch keinem Seemann, der außerhalb des Reichs lebt, der ihm zufallende Theil verabfolgt, bevor unterſucht worden, in wie ferne er auf dieſe oder jene Art ſeine Erbſchaft etwa verwirkt habe, oder mit welchem Recht er ſich auswärts aufhalte.

Königl. Schreib. an die Landshauptleute v. 21 April 1774. Ugglas Samml. Th. 2. S. 195.

Wird ein ſolcher, der auſſerhalb Landes vom Schiffe, worauf er ſich verdungen, ohne über Mangel an Unterhalt klagen zu können, entwichen iſt, wieder feſtgenommen, und ins Reich zurückgeführt, ſo ſoll er nicht allein alles, was er an Miethgeld und Heuer vom Schiffer erhalten, zurückgeben, ſondern auch mit Ruthen oder nach den Umſtänden mit Gefängnißſtrafe bey Waſſer und Brodt beſtraft werden, welches der Richter bey Vorkommenheiten nach Beſchaffenheit des Verbrechens zu ermäßigen hat.

Königl. Verord. vom 26ſten November 1761. MODEES W. Th. 7. S. 5085.

Alle diejenigen, ſo Dienſte nehmen und ſich zu Seereiſen auf Schwediſchen Kauffartheyſchiffen brauchen laſſen, als Steuerleute, Botsleute, Köche, Conſtapel, Küper, Zimmerleute, Matroſen, Cajütenwärter, Kochsjungen und Lehrknaben ſind ſowohl in Kriegs- als Friedenszeiten von aller Werbung und Preßung zum Kriegsdienſt frey; und ſollte ein Werber oder Officier einen ſolchen werben oder annehmen, ſo liegt es den Königl. Befehlshabern, behörigen Magiſträten, und Kronbedienten ob, denſelben auf geſchehenes Anſuchen ſogleich zurückzufordern, und auf freyen Fuß zu ſtellen. Aber im Fall bey einfallendem Kriege die Königl. Flotte zur Vertheidigung und Sicherheit des Reichs des Beytritts erfahrner Kauffarthey-Seeleute unumgänglich bedürftig

 wäre,

wäre, ſo will Sr. Königl. Maytt. alsdann für diejenigen, ſo ſich zu Sr. Maytt. und des Reichs Dienſt wollen gebrauchen laſſen, und deren die Kauffarthey-Seefath bey ſolchen Gelegenheiten ohne Schaden und Verluſt ſolle entbehren können, auf ſolchen Unterhalt, Verpflegung und Vortheile bedacht ſeyn, daß ſie, wenn ſie ſich freywillig auf die Königl. Kriegsflotte begeben und angenommen werden, in allen Stükken damit zufrieden ſeyn können.

Königl. Kauffarthey-Regl. v. J. 1748. Art. 5. §. 2. MODEES W. Th. 4. S. 2682.

Hiebey iſt noch zu merken, daß keiner, der auf dem Comtoir des Seemannshauſes eingeſchrieben iſt, ſich zum Kriegs-Dienſt unter einem Regiment anwerben laſſen darf, wenn er nicht vorher von der Direktion des Seemannshauſes dazu Erlaubniß erhalten, und vom Seedienſt ſolchermaſſen frey geworden, daß er auf Verfügung der Direktion aus der Rolle des Seemannshaus-Comtoirs ausgeſchloſſen worden, und einen gehörigen Abſchied erhalten habe.

Des Königl. Schwed. Hofgerichts Univerſale v. 4 Decbr. 1750. MODEES W. Th. 5. S. 3024.

Damit nun weder entwichene Soldaten zu Kauffarthey-Seeleuten, noch dieſe wiederum zum Kriegsdienſt angeworben werden, ſo darf keiner auf dem Comtoir des Seemannshauſes angenommen werden, der nicht, in Gemäßheit hiebevoriger Verordnungen, mit einem ſchriftlichen Zeugniß der Konigl. Schloß-Kanzley, der Landshauptleute oder der Magiſträte darthun kann, daß er Freyheit habe, auſſerhalb der Landshauptmannſchaft, oder der Stadt zu gehen, und beym Seemannshauſe Dienſt zu nehmen, wobey er zugleich von ſeinem Dorf- oder Stadt-Prediger ein gebührendes Zeugniß ſeines Lebens-Wandels und guten Rufs aufzuweiſen hat, welches, wenn er angenommen wird, dem Waterſchout zuſtellt, und in deſſen Comtoir, entweder bey der Enrollirungs-Rolle, oder auch beſonders aufbewahrt, und regiſtriret werden

den muß. Giebt ſich einer ohne dergleichen Zeugniſſean, ſo muß ihn der Waterſchout anhalten, und an die Schloßkanzlei abliefern laſſen, um nach Umſtänden von da wiederum dahin zurückgewieſen und geführt zu werden, woher er ohne Erlaubniß gekommen iſt.

Königl. Verord. vom 12ten Auguſt 1752. §. 1. MODEES W. Th. 5. S. 3309. Vergl. Königl. Verordn. vom 10 May 1757. MODEES W. Th. 6. S. 4609.

Bey der Einſchreibung muß der Seemann ſeinen Namen, Geburtsort, ſein Alter, und ob er verheyrathet ſey, oder nicht, anzeigen, und nach allen äußern Theilen ſeines Körpers, als dem Geſicht, Augen, Haaren, Größe, Dicke u. ſ. w., auch ob er an irgend einem ſeiner Gliedmaßen einbeſonderes Abzeichen oder Merkmal habe, auf das genaueſte in der Rolle beſchrieben werden, damit er nachher, im Fall er ſich verbergen, oder entweichen ſollte, mit Steckbriefen verfolgt, und aufgeſucht werden könne. Was ſolchergeſtalt in Anſehung der Erwachſenen verordnet iſt, muß auch in Betreff der Jungen beobachtet werden.

Königl. Verordn. v. 12 Aug. 1752. §. 2. MODEES W. Th. 5. S. 3309.

Weil in dem für die Seeleute im Reglement vorgeſchriebenen Eyde nicht ausgedruckt iſt, daß dieſelben verpflichtet wären, auſſerhalb Landes ihren angenommenen, und bey der Muſterung angezeichneten Dienſt nicht zu verlaſſen, noch aus dem Reiche wegzubleiben; ſo muß ſolches in dem Eid mit eingeführt, und jeder dadurch in die Verbindlichkeit geſetzt werden, ſeinem Schiffer und Fahrzeuge bis zur Zuhauſekunft ins Reich zu folgen, es ſey denn, daß bey beſondern Vorkommenheiten die Umſtände erforderten, daß der eine Schwediſche Schiffer dem andern, entweder auf offener See, oder in einem auswärtigen Hafen einen oder mehrere von ſeiner Beſatzung überließe, da denn dieſer Kerl kraft ſeines Eydes dem zweyten Schiffer gleichfalls folgen, und der erſtere,

der

der ihm abgeſtanden, bey ſeiner Zuhauſekunft den Waterſchout davon Nachricht geben muß.

Ebendaſelbſt §. 3.

Keinem Kauffarthey-Seemann, ſo wenig dem höhern, als niedrigern ſoll es erlaubt ſeyn, weder hier im Lande, noch auswärts ſeinen Namen zu verändern: der damit betroffen wird, erlegt zwanzig Thaler Silb. Münze an das Kauffarthey-Seemannshaus: ſollte Schaden dadurch entſtehen, ſo ſoll er außer der beſagten Geldſtrafe, als eines Falſi wegen nach gemeinen Geſetzen beſtraft werden, und gehalten ſeyn, den Schaden zu erſetzen.

Königl. Kauffarthey-Regl. v. J. 1748. Art. 3. §. 7. MODEES W. Th. 4. S. 2678.

Was die Königl. Verordnung vom 12 Aug 1752. §§. 1 und 2, in Betreff der Annahme und Enrollirung der Seeleute feſtſetzt, liegt der Direktion des Seemannshauſes ob, ſich zur genauen Nachlebung zu ſtellen, und im Fall ſolches vernachläßiget wird, ſoll davon beym Commerz-Collegium Anzeige geſchehen, welches ſodann in Anleitung des 9 §. der unter dem 1 Decemb. 1727, in Betref der Werbungen ergangenen Königl. Verordnung *) nach Maasgabe der Umſtände deshalb zu verfügen hat.

Soll-

*) Die Worte in der Königl. Verordnung von 1727, die in MODEES Werk, T. 1. S. 739 zu finden iſt, lauten folgendergeſtalt: Wenn ein öffentlicher Bedienter in der Stadt oder auf dem Lande, von ſeinem Vorgeſetzten befehligt, oder auch vom Werber erſucht worden, ihm zur geſetzmäßigen Beförderung der Werbung behülflich zu ſeyn, dieſes aber unterläßt, oder offenbar aus Widerſetzlichkeit, Arghelt und Liſt hindert, ſo daß einer, der da hätte ergriffen werden ſollen, entkömmt, oder ſonſt einiger Schade für den Dienſt Sr. Maytt. daraus entſteht, ſo ſoll er als Uebertreter nach Bewandniß der Sache beſtraft werden, und für den Schaden verant-

Sollte aber ein Seemann, der auf Vorzeigung ſolcher im 1 und 2 §§. der Königl. Verordnung vom 12 Aug. 1752 vorgeſchriebenen Zeugniſſe zum Dienſt der Kauffartheyfarth im Seemannshauſe enrollirt worden, ſich zum Kriegsdienſt anwerben laſſen, ohne daß er in Gemäßheit des Königl. Schreibens vom Jahr 1750 von der Direktion ſeinen Abſchied vom Seedienſt erhalten habe, ſo muß er, im Fall er ſich noch gerade für keine beſtimmte Seereiſe verdungen, und die Direktion ihn zum Dienſt der Kauffarthey-Farth zurückzufordern nöthig findet, das erſtemal, da er ſich ſolches zu Schulden kommen laſſen, zehn Thaler Silb. Münze erlegen, wovon die eine Hälfte das Seemannshaus, uud die andere der Werber erhält, auch den verurſachten Schaden und die Koſten erſetzen: läßt er ſich aber zum zweytenmal anwerben, ſo ſoll die Werbung gültig ſeyn, und der Angeworbene dem Seemannshauſe den etwa verurſachten Schaden und Koſten erſtatten. Hat er ſich zu einer beſtimmten Seereiſe auf einem Kauffartheyſchiffe verdungen, und nimmt nun Kriegsdienſte, ſo wird mit ihm nach dem 3ten Art. 4ten §. des Kauffarthey-Reglements verfahren (ſiehe S. 17. 18.) und bleibt die Werbung gültig, wenn, wie ſchon geſagt worden, es das zweytemal iſt, daß er ſich hat werben laſſen.

Die Rechtsſachen, betreffend die Seeleute, die, ohne gehörigen Abſchied vom Seemannshauſe erhalten zu haben, ſich eigenmächtig zum Kriegsdienſt anwerben laſſen, werden vor demjenigen Richterſtuhl oder von dem Beamten vorgenommen und abgemacht, der zur Entſcheidung in Werbungsſtreitigkeiten beſonders verordnet iſt. Wenn einer von den Parten mit dem Ausſpruch nicht zufrieden iſt, ſo muß die Sache in

verantwortlich ſeyn, oder ſelbſt zum Kriegsdienſt genommen werden, und im Fall er dazu nicht tauglich wäre, einen andern in ſeine Stelle ſchaffen. Dies ſoll auch gelten, wenn jemand einen vom Regiment Entwichenen verbirgt, beherbergt oder forthilft, und nicht angiebt und ergreifen läßt, im Fall er Urſache hat, ihn für einen Deſerteur zu halten.

in Stockholm in Gemäßheit der Königl. Verordnung vom 24 April 1745 *) betreffend die Zeit, binnen welcher Aenderung in dem Ausſpruch der Commiſſorial-Werbungs-Gerichte zu ſuchen iſt, ſo wie in Gemäßheit der Reſolution vom 24 Nov. 1732 **) wegen des Reviſions-Geſuchs in Werbungsſtreitigkeiten und von der Provinz aus, binnen der Zeit weiter betrieben werden, welche in dem Königl. Circulaire an die Lands-haupt-

*) Dieſe Königl. Verordn., die in Modees W. Th. 3. S. 2209 zu finden iſt, beſtimmt, daß die Commiſſorial-Werbungs-Gerichte in Gegenwart der Partheyen ihren Ausſpruch publiciren, auch ſogleich wenigſtens Ein Exemplar davon fertig halten ſollen, ſo dem verlierenden Theil zugeſtellt werden kann, und muß das Urthel auf den Tag geſtellt ſeyn, da es publicirt wird: Hierauf ſoll den Parten auch zugleich angezeigt werden, daß ſie entweder ſogleich erklären können, daß ſie mit dem Ausſpruch nicht zufrieden ſeyn, oder ihnen auch frey ſtehe, ſolches den nächſtfolgenden Tag zwiſchen 10 und 12 Uhr zu erkennen zu geben, da denn um dieſe Zeit einige von den Mitgliedern des Commiſſorial-Werbungs-Gerichts zugegen ſeyn müſſen, um ſowohl den mißvergnügten Parten ein auf dem Urthel zu verzeichnendes Zeugniß zu ertheilen, daß er ſein Mißvergnügen zur rechten Zeit erklärt habe, als auch ihm den Tag anzuzeigen, binnen welchem er vor 12 Uhr bey Verluſt ſeines Rechts ſeine Beſchwerden beym Hofgericht einzureichen habe.

**) Dieſe auf Vorſchlag des Schwediſchen Hofgerichts erlaſſene Königl. Reſolution, die in Modees W. Th. 2. S. 966 abgedruckt iſt, enthält, daß diejenigen, die mit des Königl. Hofgerichts Entſcheidung in Werbungs-Sachen nicht zufrieden ſind, ſich an Sr. Königl. Maytt. wenden, und das beneficium reviſionis ſuchen können, und zwar binnen 4 Tagen, nachdem die beſchwerende Entſcheidung erfolgt iſt; da denn die Beſchwerden ſelbſt nebſt den Original-Akten ſpäteſtens binnen einem Monat nach Dato der Entſcheidung bey Sr. Königl. Maytt. einzureichen ſind, gegen welche Zeit das Hofgericht das Protokoll fertig halten und an Sr. Königl. Maytt. gelangen laſſen muß.

leute vom 25 May 1739 *) zur Einreichung der Beſchwerden bey Sr. Königl. Maytt. feſtgeſetzt iſt, wann zwey verſchiedene Geſellſchaften von Hufenbeſitzern, die einen Matroſen zu ſtellen haben, über das nähere Recht über einen gemie-
D 2 theten

*) Dieſes Königl. Schreiben an das Schwediſche Hofgericht vom 25. May 1739 enthält, daß die, welche mit den Entſcheidungen der Landshauptleute in ſolchen Sachen nicht zufrieden ſind, binnen einer gewiſſen, nach jeden Orts Entfernung beſtimmten Friſt bey Sr. Königl. Maytt. mit ihren Beſchwerden einkommen können.

Im 6 §. der Königl. Reſolution vom 18ten Aug. 1731, die in Modees Werk, Th. 2. S. 909 zu finden iſt, ward zur Entſcheidung der Werbungsſtreitigkeiten, die in Stockholm vorfallen, ein beſonderes Werbungs-Comiſſorial-Gericht angeordnet, welches aus einem Regiments-Officier der Königl. Garde oder Artillerie, je nachdem der Müßiggänger von dem einen oder dem andern Regiment aufgetrieben worden, und noch einem Officier von einem der beyden Regimenter, einem Rathsmitgliede und zweyen Bürgern, dem einen von den Kaufleuten, dem andern von den Gewerkern, beſtehen, wo bey ein Auditeur vom Regiment das Protokoll führen, und die Sachen proceſſu ſummario abgemacht werden ſollten, da denn der Misvergnügte die Sache bey dem Königlichen Hofgericht weiter fortzuſetzen hätte: dieſes letztere iſt jedoch nach dem Königlichen Schreiben an das Schwediſche Hofgericht vom 7ten Septbr. 1791 in der Maaße abgeändert, daß die Beſchwerden über die in Stockholm bey den Regimentern angeordneten Commiſſorial-Gerichte unmittelbar, und ohne vorher nach der Königl. Verordnung vom 24 April 1745 an das Hofgericht zu gehen, bey Sr. Königl. Maytt. binnen dreyſſig Tagen nach Publikation des Urthels angebracht, und bey der Königl. Expedition der Kriegsangelegenheiten eingereicht werden ſollen.

Kein Officier, welche beſondere Umſtände auch obwalten, ſoll ſich unterſtehen, durch militairiſche Hülfe jemanden dahin zu bringen, daß er der Fahne ſchwöre, wenn nemlich der angebliche Rekrut

theten Kerl ſtreiten, und mit dem Ausſpruch des Landshauptmanns nicht zufrieden ſind.

Königl. Schreiben vom 20ſten Nov. 1765. Des Königl. Commerz-Colleg. Bekanntmachung vom 10ten Febr. 1766. MODEES W. Th. 8. S. 7107.

Die Handwerker, Beſatzungen und Seeleute ſowohl der Oſt- als Weſt-Indiſchen Compagnie ſind von aller Werbung und allem Preſſen frey, ſowohl in Kriegs- als Friedens-Zeiten, und dürfen ihnen auch nicht abſpenſtig gemacht und in eines andern Dienſt gezogen, noch ohne der Compagnie Einwilligung an ihrer Arbeit gehindert oder davon weggenommen werden.

Königl. Priv. für die Oſtindiſche Comp. v. 2ten May 1782. 5. 16. §§., und Königl. Priv. der Weſtind. Comp. vom 31 Octbr. 1786. 7 §.

Ein fremder Schiffer darf in einem Schwediſchen Hafen, unter welchem Vorgeben es auch ſey, keinen Schwediſchen Matroſen zum Schiffsdienſt annehmen, wenn er nicht vorher bey dem behörigen Seemannshauſe ſeine Verlegenheit und ſeinen Mangel an eignen Leuten, der Wahrheit gemäß, dargethan, den Ort, wohin er beſtimmt iſt, angezeigt, auch im Seemannshauſe für jeden Mann, zur Sicherheit der baldigen Zurückbeförderung deſſelben ins Reich, Einhundert Reichsthaler würklich niedergeſetzt hat.

Königl. Verordnung. v. 30 May 1781. §. 1.

Eben

---

krut die Rechtmäßigkeit der Werbung beſtreitet, und ſoll der, ſo ſich hiergegen vergehet, ohne Schonung ſo angeſehen werden, als hätte er den Frieden und die Sicherheit verletzt, ſo Sr. Königl. Maytt. jedem ihrer getreuen Unterthanen in Gnaden zugeſagt hat.

Königl. Schreiben vom 10ten Auguſt 1768. Ugglas Samml. Th. 2. S. 56. Vergl. Königl. Verordn. vom 12 July 1789 und Sr. Königl. Maytt. Beſtätigung der Freyheiten und Gerechtſame des Bauernſtandes vom 4ten April deſſ. Jahrs §. 7, worinn gewaltſame und widerrechtliche Werbungen verboten werden.

Eben dieſes muß er beobachten, wenn er zu ſeinem Schifsdienſt in den Häfen des Reichs Schwediſche karakteriſirte Unterofficiers von der Königl. Orlogsflotte, die daſelbſt nicht im würklichen Dienſt, und mit ordinären Lohn auf dem Staat ſtehen, annehmen will, und ſoll kein Unterſchied gemacht werden, ob ſolche mit Permißion zu auswärtigen Reiſen verſehen ſeyn, oder nicht.

Ebendaſelbſt §. 2.

Es muß ihm ferner eine gewiſſe Zeit vorgeſchrieben werden, binnen welcher er die Seeleute wieder nach Schweden zurückzuſtellen hat, da denn, im Fall ſolches nicht binnen der beſtimmten Zeit geſchiehet, die niedergelegte Summe verfallen iſt; den einzigen Fall ausgenommen, da die Leute unter der Reiſe entweder durch Krankheit oder Unglücksfälle umkommen, und der Schiffer hinlänglich darthun könne, daß er weder durch Verwahrloſung noch unzeitige Härte daran Schuld geweſen ſey.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Coll. v. 11 Sept. 1777.

Will ein blos karakteriſirter Unterofficier, der, um ſich im Dienſt geſchickter zu machen, zu auswärtigen Reiſen die gehörige Permißion erhalten hat, als Paßagier mit einem ausländiſchen Schiffer aus einem Schwediſchen Hafen abgehen, ſo muß er vorher ebenfalls zur Sicherheit ſeiner Wiederkunft Ein hundert Rthlr. Species im behörigen Seemannshauſe niederlegen, von welcher Depoſition doch die im ordinären Dienſt und Lohn ſtehenden wirklichen Unterofficiers befreyet ſind; ſie dürfen blos beym behörigen Seemannshauſe, wo alle Beſatzungen und Paßagiere ausgemunſtert werden müſſen, anzeigen, mit welchem Fahrzeuge und Schiffer ſie abzureiſen gedenken, und bey der äußerſten Feſtung und Zoll-Cammer des Reichs, die ſie vorbey kommen, ihre Permißion aufweiſen und ihren Reiſepaß anzeichnen laſſen.

Königl. Verord. v. 30 May 1781. § 3.

Auch die in Schwediſch-Pommern wohnenden Schiffer ſind nicht gehalten, für die Schwediſchen Seeleute, die ſie hier miethen, und aus dem Reiche nehmen, die 100 Rthlr. baar zu deponiren, ſondern ſie dürfen nur Statt deſſen einen Bürgen ſtellen, oder ſich ſchriftlich verpflichten, daß ſie die

von ihnen gemietheten Schwediſchen Seeleute binnen einer gewiſſen Zeit wieder ins Reich zurückliefern wollen: des Seemannshauſes Obliegenheit iſt es nun, dahin zu ſorgen, daß, im Fall der Schiffer ſeiner Verpflichtung nicht nachkömmt, ſolches beym Ober-Statthalter-Amt zur geſetzlichen Betreibung angezeigt werde.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Colleg. v. 20 Aug. 1781.

Fremde Schiffer, oder andere, die Schwediſche, beſonders See-Leute zu fremden Seedienſten locken und verführen, ſollen, wenn ſie damit betroffen werden, für jede Perſon, die ſie auf ſolche Art aus dem Reiche bringen, Einhundert und funfzig Rthlr. Sp. Strafe erlegen. So ſoll auch derjenige, welcher dem Verführer behülflich geweſen, oder ſonſt an einer ſo unerlaubten Handlung Theil genommen, dafür mit fünf und ſiebenzig Rthlr. büßen, in welche Strafe auch der Schiffer verfallen iſt, der einen Schweden, der mit einem Paß oder der gehörigen Erlaubniß nicht verſehen iſt, in einem Schwediſchen Hafen in ſein Fahrzeug aufnimmt, und daſelbſt verbirgt, oder nach fremden Orten überbringt. Alle Vorſchüſſe und Werbungsgelder, welche ausländiſche Schiffer ſolchen verführten Perſonen gereicht haben können, ſollen verfallen ſeyn, welche, nebſt den in dieſem Verbot beſtimmten Geldſtrafen, zur Hälfte dem behörigen Seemannshauſe, und zur Hälfte dem Angeber zukommen.

Königl. Verord. v. 30 May 1781. §. 5.

Ueber die unfehlbare Befolgung alles dieſes haben das Königl. Commerz-Collegium, der Ober-Statthalter in Stockholm, und die Königl. Befehlshaber in den Provinzen, nebſt mehrern Behörden auf das genaueſte zu wachen *)

Ebendaſelbſt §. 6.

Da

*) Nach einer von Sr. Königl. Maytt. unter dem 11 Aug. 1788 erlaſſenen, und vom Königl. Comm. Colleg. unter dem 20 May 1794 erneuerten Verordnung ſind alle fremde Schiffer gehalten, ſogleich, wann ſie in einem Schwediſchen Hafen ankommen, vor dem daſigen Seemannshauſe, oder in deſſen Ermangelung, vor dem

Da Seeleute ſich zuweilen bey der Königl. Armee-Flotte haben enrolliren laſſen, ſodann auf erhaltene Permiſſion Dienſt auf fremden Fahrzeugen genommen, und ſolchergeſtalt durch Vorbeygehung des Seemannshauſes der Depoſition von 100 Rthlr. ausgewichen ſind; ſo ſollen zur Vermeidung dieſes Unterſchleifs, alle, ſie mögen Kauffarthey-Seeleute, Volontaires oder Enrollirungs-Leute ſeyn, nur allein von den Seemannshäuſern vermiethet, und die gewöhnliche Caution oder Depoſition ihrer Zurückkunft wegen allezeit geſtellt werden; doch darf keiner verdungen werden, wenn er nicht vor dem Seemanshauſe ſowohl des Compagnie- als vorzüglich des Regiments-Chefs ſchriftliche Erlaubniß, auswärtige Seefahrt treiben zu können, vorgewieſen; welches auch beobachtet werden muß, wenn derſelbe gleich auf ein Schwediſches Fahrzeug vermiethet wird. Hiebey liegt dem Seemannshauſe ob, eben ſo wie in der Verordnung von 1733, in Betreff des Permittirens der von den Hufenbeſitzern zu ſtellenden Kronmatroſen verordnet iſt, (ſ. S. 10-13), dem Chef der Flotte jedesmal anzuzeigen, auf welches Schiff ein ſolcher Kauffarthey- oder Enrollirungs-Matroſe vermiethet worden *).

Königl. Schreib. v. 22 Sept. 1779. Königl. Comm. Coll. Circul. v. 16 März 1780.

So-

---

dem Magiſtrat ihre Mannſchaft abmuſtern, und ehe ſie wieder abgehen, ausmuſtern zu laſſen, damit, im Fall Schwediſche Seeleute darunter gefunden würden, ſie ſogleich davon abgenommen, und der fremde Schiffer zur gerichtlichen Verantwortung gezogen werde, im Fall er ſich dabey eine Verletzung der beſtehenden Verordnungen zu Schulden kommen laſſen.

*) Die Stellung und Unterhaltung der Kronmatroſen in Schweden gründet ſich, ſo wie die der Soldaten, auf beſondere mit dem Adel, den Kronhufenbeſitzern und der Bauerſchaft errichteten Contrakten, nach welchen einige ſchuldig ſind, die Matroſen (Rote och Indelnings-båtsmän) in natura zu ſtellen, andere aber ein Gewiſſes an Gelde, unter dem Namen der Vacance-Abgabe erlegen, zu deſſen Berich-

Sobald der Schiffer mit ſeinem Schiff oder Fahrzeuge an einem fremden Ort ankömmt, muß er ſich ſogleich und ohne Verzug mit ſeinen ſämmtlichen Leuten bey dem dortigen Schwediſchen Miniſter, Agenten, Conſul, oder Commiſſarius, und im Fall eine ſolche Perſon dort nicht ſeyn ſollte, beym Correſpondenten oder Commiſſionaire der Rehder oder des Befrachters einſtellen, das Verzeichniß und den Paß ſeiner Beſatzung vorzeigen, und wenn einer davon während der Reiſe entwichen oder mit Tode abgegangen iſt, auch an welchem Tage dieſes geſchehen ſey, zugleich melden. Sollte einer von der Beſatzung während der Zeit, da das Schiff am fremden Ort liegt, entweichen, oder ohne Erlaubniß vom Schiffe gehen, ſo hat ſich der Schiffer ebenfalls ſogleich an den Miniſter, Agenten, Conſul, Commiſſarius, Correſpondenten oder Commiſſionäre zu wenden, und um Beyhülfe anzuhalten, um den Entwichenen oder Weggegangenen wieder herbeyzuſchaffen. Wann er von dem fremden Ort wieder abſegeln will, muß er vorher ſeine Leute überzählen, und das Verzeichniß derſelben mit einem Zeugniß von deſſen geſchehener Vorzeigung und von der Beſchaffenheit der Beſatzung, verſehen laſſen, für welches alles keine beſondere Bezahlung von ihm gefordert werden ſoll. Verſäu-

---

Berichtigung die ſogenannten Abrechnungs- und Liquidations-Zuſammenkünfte gehalten werden, wogegen auf den Rekrutirungs-Zuſammenkünften die Hufenbeſitzer und übrigen Behörden mit den von ihnen zu ſtellenden Matroſen erſcheinen, um da zuthun, daß ſie wirklich da ſeyn, auch den Sold, die Bekleidung und dergleichen mehr genießen, was ihnen nach den Verfaſſungen zukömmt.

Enrollirungs-Matroſen ſind ſolche Kauffarthey- und andere Seeleute, Fiſcher, u. ſ. w., die bey der Königl. Admiralität eingeſchrieben ſind, und jährlich ein Geringes an Gelde, etwa einige Thaler S. M. genießen, wofür ſie bey eintretendem Kriege auf der Flotte dienen, aber in Friedenszeiten von allen Dienſtverrichtungen und Beſchwerden frey ſind, deren ſich die Kronmatroſen, (Rote- och Indelnings-båtsmän) unterziehen müſſen.

ſäumt oder unterläßt der Schiffer dieſe ſeine Obliegenheit, ſo ſoll er, wenn gleich kein Schade daraus entſtünde, in eine Strafe von Einhundert Thaler Silb. Münz. verfallen ſeyn: ſollte ſich aber dadurch Schaden ereignen, ſo daß einer oder mehrere von der Beſatzung entweichen oder wegbleiben; ſo ſoll er, wenn er ſolches nicht gebührend angezeigt, oder zur Wiederherbeyſchaffung deſſelben nicht alle mögliche Vorſicht und den gebührenden Fleiß angewandt hat, außer den eben genannten 100 Thlr. Silb. M., noch 20 Rthlr. für jeden erlegen, der auf ſolche Art wegbleibt. Von dieſen Strafgeldern bekömmt die eine Hälfte der Angeber, und die andere das Kauffarthey-Seemannshaus.

Königl. Kauffarthey-Regl. v. J. 1748. Art. 4. §. 5. Königl. Verordn. v. 18. Febr. 1768. MODEES W. Th. 9. S. 6. Königl. Schreib. a. d. Comm. Colleg. v. 7. Nov. 1777 und des Königl. Comm. Coll. Bekanntm. v. 27 July 1778. MODEES W. Th. 11. S. 487.

Kein Schiffer ſoll ermächtigt ſeyn, vor der Abmuſterung, und noch weniger an einem fremden Ort, jemanden von ſeiner Beſatzung aus dem Dienſt zu jagen, ſondern jeder iſt verbunden, ſeine Leute wieder zu Hauſe zu bringen, und allenfalls unter Arreſt, wenn es anders nicht geſchehen kann.

Königl. Verordn. v. 12 Auguſt 1752. MODEES W. Th. 5. S. 3310.

Es darf ſich auch kein Schwediſcher Schiffer, bey Verantwortung, einmal entziehen, in der Fremde ſich aufhaltende Soldaten oder Seeleute, wenn ſie ins Vaterland zurückzukehren wünſchen, aufzunehmen und zu Hauſe zu bringen, da denn Sr. Königl. Maytt. die Verfügung treffen will, daß, was die Reuter und Soldaten betrift, erſetzt werde, was für deren Ueberfahrt und Unterhalt billiger Weiſe gefordert werden kann.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Colleg. v. Sept. 1758.

Wenn ein Schiff nach vollendeter Reiſe zu Hauſe kömmt, ſo muß der Schiffer, noch ehe gelöſcht wird, ſich bey Strafe von Einhundert Thlr. Silb. M., mit allen ſeinen Schiffsleuten, in Stockholm beym Handels-Collegio, und in andern Stapelſtadten beym Magiſtrat, einfinden, da denn die Leute nach dem Verzeichniß aufgerufen werden ſollen: im Fall nun der eine oder der andere fehlen ſollte, muß der Schiffer ſogleich

Auskunft geben, wo er geblieben ſey; und ſollte einer außerhalb Landes unerlaubter Weiſe oder auf andere Art das Schiff verlaſſen haben, ſo muß der Schiffer hinlänglich darthun, ſowohl daß er daran unſchuldig ſey, als auch alles gethan habe, was ihm zur Wiedereinholung des Entwichenen obgelegen: im widrigen Fall wird er zur oben bemeldeten Geldſtrafe ſchuldig erkannt. Der Schiffer iſt auch gehalten, bey dem Waterſchout in Stockholm, oder in den übrigen Stapelſtädten beym Magiſtrat, es anzuzeigen, wenn einer von der Beſatzung ſich während der Reiſe auf eine oder die andere Art gegen das Kauffarthey-Reglement verbrochen hat, ſollte er ihm dieſes auch noch während der Reiſe verziehen haben: ſo wie es ſodann der Beſatzung ebenfalls erlaubt iſt, die Vergehungen des Schiffers zu melden. Wenn der Schiffer dieſes nicht beobachtet, ſo erlegt er 20 Thaler Silb. M., wovon die eine Hälfte dem Angeber, die andere dem Seemannshauſe zufällt.

Königl. Kauff. Regl. vom J. 1748, Art. 4. §. 6. Königl. Verord. v. 18 Febr. 1768. NODEES W. Th. 9. S. 6.

Hat ein Schiffer Kronmatroſen im Dienſt, ſo muß er während der Reiſe ſie auf das Beſte in acht nehmen, und ihrer pflegen, wenn ſie krank werden, auch möglichſt dahin ſehen, daß ſie am Lande keine Gelegenheit bekommen zu entweichen, oder ſich in fremden Dienſt zu begeben: wenn ein ſolcher aber entweicht, oder das Schiff, worauf er ſich verdungen hat, verläßt, ſo wird er, wenn er wieder ertappt wird, mit eben der Strafe angeſehen, als wenn er aus dem Dienſt der Krone entwichen wäre.

Königl. Verordn. v. 18. Febr. 1768. MODEES W. Th. 9. S. 6.

Damit nun ſo wenig Schwediſche Seeleute, als andere Unterthanen des Reichs während der Seefahrt entweichen können, ſo müſſen die Schiffer auf allen auslaufenden, ſowohl fremden als einheimiſchen Schiffen, wenn ſie von Stockholm ausgehen, bey Dalerö und Sandhamn, und von andern Stapelſtädten beym letzten Ausfluß, alle an Bord befindlichen Perſonen angeben, damit, wenn jemand ſich darunter fände, der nicht zur Beſatzung gehörte, noch mit einem gehörigen

Paß

Paß *) verſehen wäre, er ſogleich vom Schiffe abgeholt, und zurückgeſandt werde.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Colleg. v. 13 Aug. 1780.

*) In Anſehung der Reiſenden iſt verordnet, daß ſie mit einem Paß des Oberſtatthalters oder der Landshauptleute und anderer Behörden verſehen ſeyn müſſen. Königl. Schreib. a. d. Comm. Colleg. v. 22 May 1719. Die Magiſtråte können ihren Bürgern in den Städten, und andern, die daſelbſt ihren gewöhnlichen Auffenthalt haben, Päſſe ertheilen; aber keinen Leuten vom Lande oder ſolchen, die unter ihrer Gerichtsbarkeit nicht ſortiren; dieſe müſſen von dem behörigen Landshauptleuten ihre Päſſe erhalten. Was die Rückreiſe betrift, ſo ſoll dem Reiſenden kein neuer Paß aufgedrungen werden, ſondern es hinlänglich ſeyn, daß in den Schloß- und Landes-Kanzleyen auf den vorigen Päſſen der Tag und das Datum, wann die Abreiſe geſchehen ſoll, mit der behörigen Unterſchrift angemerkt werde, welches ohne Entgeld und Auffenthalt geſchehen muß: doch ſoll kein neu hinzugekommener Reiſender darin aufgeführt, ſondern ein ſolcher mit einem beſondern Paß verſehen werden. Königl. Reſolut. auf die Beſchw. der Stände v. 28 Aug. 1727. §. 13. MODEES W. Th. 1. S. 713. Von Stockholm kann man nicht ohne des Oberſtatthalters Paß reiſen: Königl. Inſtruct. für den Oberſtatthalter vom 16 Febr. 1776. §. 17. BREDBERGS Samml. Th. 2. S. 277; und wenn man außer Lands reiſen will, muß man, außer dem Königl. Paß, noch überdem einen Paß aus der Schloßkanzley haben. Der Schloſskanzley Bekanntmachung v. 15 Octbr. 1748. MODEES W. Th. 4. S. 2803. Die Bedienten der fremden Miniſter müſſen auch mit einem Schloßkanzley-Paß verſehen ſeyn, wovon jedoch die Miniſter ſelbſt für ihre Perſonen frey ſind. Königl. Schreib. v. 26 Sept. 1748. BREDBERGS Saml. Th. 1. S. 278. Iſt der Paß über einen Monat alt, ſo gilt er nicht mehr, um eine Reiſe darauf anzutreten. Königl. Verord. v. 18. Febr. 1768. §. 4. MODEES W. Th. 9. S. 9. Wenn ein Schiffer in einem Schwediſchen Hafen einen Schweden, der weder mit einem Paß, noch der gehörigen Erlaubniß verſehen iſt, in ſein Fahrzeug aufnimmt, oder verbirgt, und nach fremden Orten über-

Einheimiſche Seefahrende können auf dem Paß der See-Zollkammer in den Städten, wo eine ſolche eingerichtet iſt, abreiſen; doch müſſen die Magiſträte vor der Abreiſe die Beſatzung der Fahrzeuge unterſuchen.

Königl. Verordn. v. 18 Febr. 1768. Modees W. Th. 9. S. 7.

Inſonderheit müſſen die nach den Grenz-Orten gehenden einheimiſchen Schiffer angehalten werden, ihre Leute wieder nach dem Ort ihrer Abreiſe entweder zurückzubringen, oder auch, wenn ſie nicht dieſelbe Beſatzung bey ihrer Zurückkunft wieder bey ſich haben, die Urſachen angeben und gehörig darthun, weswegen der eine oder der andre von der Beſatzung nicht hat zurückkommen können oder wollen, und ob er ganz wegbleibt, oder ſich nur einige Zeit dort aufzuhalten gedenkt.

Königl. Schreib. v. 21 April 1774. Ugglas Samml. S. 194.

Um wiſſen zu können, wie viel Kauffarthey-Seeleute Schweden habe, und ob welche an fremden Orten entwichen ſeyen, müſſen die Magiſträte in den Stapelſtädten, oder die Seemannshäuſer, wo ſolche vorhanden ſind, bey jeden Jahrs-Schluß an das Commerz-Collegium ein genaues Verzeichniß und einen ausführlichen Bericht von allen den Seeleuten einſenden, die das Jahr über wirklich auf Fahrzeugen aus der Stadt gedient haben, und ſich jezt wieder zu Hauſe befinden, ſo

---

überbringt; ſo verfällt er in eine Geldſtrafe von 75 Rthlr. für jede Perſon, die auf ſolche Art aus dem Reiche gebracht wird. Königl. Schreib. v. 15. Octbr. 1792 und des Königl. Comm. Coll. Publicat. vom 28. Nov. deſſelb. Jahrs. Schwediſche Handwerksgeſellen, Arbeiter und Bediente dürfen ohne des Königl. Commerz-Collegii Genehmigung keine Reiſe außerhalb des Reichs vornehmen, auch müſſen ſie zur Sicherheit ihrer baldigen Rückkehr, wozu ihnen eine gewiſſe angemeſſene Friſt beſtimmt wird, zwey annehmliche Bürgen ſtellen, die, im widrigen Fall an das nächſte Seemannshaus Ein hundert Rthlr. Spec. erlegen. Sie dürfen überdem noch mit keinen fremden, ſondern einheimiſchen Schiffen, wenn dazu Gelegenheit iſt, ihre Reiſe antreten. Königl. Verordn. v. 30 May. 1781. §. 4.

ſo wie auch von denen, die auf annoch nicht wieder zurückgekehrten Fahrzeugen vermiethet ſind.

Königl. Reſolut. v. 19ten Jan 1757. auf die Beſchw. der Städte. MODEES. W. Th. 6. S. 4536.

Zu dieſen Verzeichniſſen ſind Formulaire entworfen, wobey zu beobachten iſt, daß keine andere Fahrzeuge darin ſpecificiret werden, als ſolche, die den letzten December des Jahrs auf einer auswärtigen Seereiſe begriffen ſind, und die zu Hauſe befindlichen blos ſummariſch aufgenommen werden. Ueberhaupt gehören auch nur diejenigen hierher, die zu auswärtigen Seereiſen eigentlich gebauet ſind und gebraucht werden. Sind einige von den Seeleuten bey einem andern Seemannshauſe eingeſchrieben, und von daher angeliehen worden, ſo werden ſie nicht in die Columme eingetragen, ſondern blos am Rande angezeichnet. Die bey Jahresſchluß zu Hauſe befindliche Seemannſchaft wird ſummariſch aufgenommen, nachdem deren Anzahl aus der Einſchreibungs-Rolle ausgezogen worden. In dieſe Zahl werden blos diejnigen eingerechnet, die das Jahr wirklich im Dienſt geweſen, und abgemuſtert ſind. Sollten mehrere Städte ein gemeinſchaftliches Seemannshaus errichtet haben, ſo muß deſſen Verzeichniß ſie alle enthalten, und bey jedem Schiffer und Fahrzeuge am Rande angemerkt werden, zu welcher Stadt ſie gehören. Iſt nun das Verzeichniß abgeſchloßen, ſo wird nachgeſehen und notirt wie viele von der Total-Summe der Seeleute das Jahr eingeſchrieben ſind, und ihre erſte Reiſe gemacht haben. Den erſten Februar wird dieſes Verzeichniß vom verfloſſenen Jahr von dem Seemannshauſe beym Magiſtrat, abgeliefert, der es ſodann mit der erſten Poſt an das Commerz-Collegium einſendet. Läßt das Seemannshaus oder der Magiſtrat es hieran ermangeln, ſo muß der verſäumende Theil für jeden überſchieſſenden Tag acht Schillinge erlegen. Gleichergeſtalt iſt noch ein beſonderes Verzeichniß von allen im nächſt verfloſſenen Jahr verkauften, verunglückten, und bey Jahres-Schluß zu Hauſe befindlichen Fahrzeugen nöthig, worin zugleich alle im Seemannshauſe eingeſchriebene Seeleute, welche während eben genannter Zeit umgekommen, geſtorben, entlauffen oder

 bey

bey Jahres-Schluß weder auf annoch auswärts befindlichen Fahrzeugen dienen, noch ſich im Reiche aufhalten, nebſt den Urſachen ihrer Abweſenheit, aufgenommen ſind, auch bemerkt wird, ob die behörigen Schiffer und Rehder zur Heimſchaffung derſelben ihrer Obliegenheit nachgekommen u. ſ. w., oder im widrigen Fall, zur gebührenden Verantwortung gezogen ſind. Sollten noch mehrere in dieſer Rückſicht bemerkenswerthe Vorfälle als im Formulair beyſpielsweiſe angeführt ſind, eintreten, ſo werden die Behörden ſelbſt leicht beurtheilen können, wie ſolche im Verzeichniſſe zu bemerken ſeyen. Dieſes Verzeichniß muß die Seemannshaus-Direktion gleichfalls den erſten Februar des folgenden Jahrs, bey acht Schillinge Strafe für jeden überſchießenden Tag, an den Magiſtrat abliefern, und dieſem liegt ob, ſolches mit der erſten Poſt dem Königl. Commerz-Collegium einzuſenden.

Des Königl. Commerz-Colleg. Circulaire v. 12 März 1783.

Damit übrigens Schwediſche Kauffarthey-Seeleute alle Urſache haben, im Vaterlande zu bleiben, ſo ſind alle diejenigen, welche Dienſte nehmen, und ſich zu Seereiſen auf Schwediſchen Kauffartheyſchiffen gebrauchen laſſen, als Steuer- und Bootsleute, Köche, Konſtapel, Küper, Zimmerleute, Matroſen, Kajütenwärter, Kochs- und Lehr-Jungen von allen und jeden perſonellen Contributionen und Abgaben an die Krone befreyet, in ſo ferne ſie keine andere Nahrung treiben: eben ſo auch ihre Weiber und Kinder, jedoch dieſe letztern nur, ſo lange ſie ſich noch bey ihren Eltern aufhalten und von ihnen verſorgt werden.

Königl. Kauffarthey-Regl. v. J. 1748. Art. 5. §. 1. MODEES W. Th. 4. S. 2682. Königl. Verordn. v. 7 Nov. 1779. MODEEs W. Th. 11. S. 356.

Damit hierin kein Unterſchleif geſchehe, ſo wird es damit in Anleitung des Königl. Schreibens vom 3 Nov. 1763 *) ſo

*) Dieſes Königl. Schreiben an das Commerz-Collegium, und dieſes Königl. Collegii Publicatum vom 19 Dec. deſſ. Jahrs, ſ. MODEES W. Th. 7. S. 5639., enthalten, daß, wenn ein Seemann zu Anfang des Frühjahrs und wenn die See offen iſt, oder nachher während

ſo gehalten, daß die, welche durch ein Zeugniß des Seemannshauſes darthun können, daß ſie zur Kauffarthey-Seefarth angezeichnet ſind, gleich jedem andern in den Steueranſchlag zwar aufgenommen, aber doch nur erſt das Jahr darauf zur wirklichen Bezahlung der Abgaben angehalten werden, wenn ſie ſodann nicht ein gehöriges Zeugniß, welches ihnen auf Begehren vom Seemannshauſe ohne alle Koſten und Zeitverluſt zu ertheilen iſt, beybringen können, daß ſie eine längere oder kürzere Zeit im verfloſſenen Jahr auf Kauffarthey-Seefarth ausgeweſen ſeyen, oder auch beweiſen können, daß ſie durch wirkliche Krankheit davon abgehalten worden, als in welchen beyden Fällen nur ſie die ihnen bewilligte Steuerfreyheit zu genießen haben.

Des Ober-Statth. Amts Publicatum v. 12 May 1780.

Die Beſatzungen, Handwerks- und Arbeits-Leute der Oſt- und Weſtindiſchen Compagnie ſind auch, ſo lange ſie im Dienſt der Compagnie bleiben, ſie mögen übrigens im Reiche oder auswärts ſich aufhalten, für ſich, ihre Weiber und Kinder von allen und jeden bürgerlichen Laſten frey, ſo ferne ſie nemlich kein Haus und Hof beſitzen, noch bürgerliche Nahrung treiben.

Königl. Priv. der Oſtind. Comp. v. 2. May 1782. §. 5. Königl. Priv. der Weſtind. Comp. v. 31 Oct. 1786. §. 7.

In gleicher Abſicht, nemlich, damit Schwediſche Seeleute durch die Leichtigkeit, ihren Unterhalt zu gewinnen, bewogen werden, im Reiche zu bleiben, ſind auch die Weiber der Schiffer und Seeleute berechtigt, dieſe oder jene für ſie paſſende Nahrung zu betreiben, und die Magiſträte angewieſen, ſie

---

rend des Sommers eine längere Zeit, ohne durch Krankheit oder andere Ehehaften gehindert zu werden, müßig gefunden wird, und keine Art von Dienſtverrichtung oder Arbeit weder auf einem Kauffarthey-Fahrzeuge, noch auf der Schiffswerfte, ungeachtet ihm ſolche angetragen worden, übernimmt, er aus der Seemannshaus-Liſte ausgeſtrichen werden, und aller Vortheile verluſtig ſeyn ſolle, die nach dem Kauffarthey-Reglement vom Jahr 1748 und andern Verordnungen den Seeleuten beygelegt ſind.

ſie hierin auf ihr Anſuchen vor andern zu begünſtigen, ſo ferne es ohne Nachtheil anderer geſchehen kann.

Königl. Schreib. vom 7ten Novbr. 1777 und des Königl. Commerz-Colleg. Bekanntm. v. 27 July 1778. MODEES W. Th. 4. S. 487.

Wenn Kauffarthey-Schiffer entweder Alters und abnehmender körperlicher Kräfte, oder anderer Zufälle wegen nicht weiter im Stande ſind, die Seefarth fortzuſetzen, ſo ſollen ſie bey vorfallenden Vacanzen zur Bedienung eines Lootſen-Inſpektors, Lootſen-Altermanns, Eiſenträger, Meßer, und Heringspacker-Altermanns, Waageſchreiber und Bretterwraker- und Parmmeſſer-Inſpectors, Schiffs-Meſſers und Schiffs-Clarirers befördert werden, wenn ſie annoch die zur Verwaltung dieſer Geſchäfte erforderliche Stärke und Geſchicklichkeit beſitzen: und ſo wie ſie ſich gewöhnlich auf ihren Seereiſen und während ihres Aufenthalts an einheimiſchen und fremden Orten manche Kenntniſſe im Handel erworben haben; ſo ſoll ihnen auf ihr Anſuchen erlaubt ſeyn, gegen billige Abgaben eine ſolche Art Handel zu treiben, als den Umſtänden nach ihnen löblich und anſtändig ſeyn kann.

Königl. Schreiben an das Commerz-Colleg. vom 11ten Auguſt 1756.

Dieſes Recht zur Beförderung iſt den jetzigen Kauffarthey-Schiffern fernerweit beſtätigt, auch die Anheimſtellung der Societät, ob nicht in Stockholm, wie in andern policirten Stapelſtädten, ein Hafenmeiſter anzuſtellen, und, da doch Schiffer am beſten verſtünden, wie ein Schiff zum Löſchen und Laden herbeyzuziehen und zu ſtellen ſey, derſelbe ebenfalls aus ihren Mitteln zu nehmen wäre, den damaligen Oberſtatthalter, dem Herrn Reichs-Rath, Baron Karl Sparre zur Aeußerung zugeſandt worden.

Königl. Reſol. vom 11 Juny 1789.

Auch ſind die Schiffer zur Bedienung des Waterſchouts oder Schiffs-Gevollmächtigten berechtigt. Es muß nemlich der Waterſchout ein verſtändiger und in der Schiffarth erfahrner und erprobter Mann, ein eingebohrner Schwede, auch noch bey den Jahren und Kräften ſeyn, daß er dieſes Amt mit

mit allem gebührenden Fleiß, Wachſamkeit und Nachdruck verwalten könne: zu deſſen Ernennung werden von ſämmtlichen zu Hauſe befindlichen Kauffarthey-Schiffern aus ihrer Mitte drey zu dieſer Bedienung ſchickliche und mit den erforderlichen Eigenſchaften verſehene Männer vorgeſchlagen, von welchen dreyen die Direktion des Seemannshauſes den Waterſchout zu wählen und anzunehmen hat.

Königl. Kauffarthey-Reglement v. J. 1748, Art. 7. §. §. 1 und 2. MODEES W. Th. 4. S. 2690.

Fünftes Kapitel.

Von Entlaſſung des Schiffsvolks vor der Zeit.

„Kein Schiffer ſoll ermächtiget ſeyn, die Schiffsleute, „welche er gedungen und in Dienſt genommen hat, zu „entlaſſen, ohne deren Einwilligung und guten Willen, „oder rechtmäßige Urſachen, die er vor dem Richter zu er„weiſen hat. Handelt er hiergegen, ſo bezahlt er dem Ent„laſſenen die Hälfte des bedungenen Lohns, oder auch eine „zweymonatliche Heuer, im Fall ſolche monatsweiſe be„dungen wäre, nemlich wenn ſie noch im erſten Hafen ſind. „Sollten ſie aber ſchon ausgelaufen und unter Segel ge„gangen ſeyn, ſo zahlt er den ganzen Lohn, oder eine vier„monatliche Heuer außer denjenigen Monaten, welche ſchon „verdient ſind, ſo wie er auch für allen Schaden verant„wortlich iſt, den Schiff und Gut dadurch erleiden könn„ten, und kann derjenige von den Schiffsleuten, der auf „ſolche Art vom Schiffer geſchieden wird, keine weitere An„ſprüche machen.

„Wäre aber einer von den Schiffsleuten mit einer „unreinen und anſteckenden Krankheit behaftet, oder auch „ſo halsſtarrig und aufrühriſch gegen ſeinen Schiffer, oder „ungehorſam und zänkiſch mit dem übrigen Schiffsvolk, „daß man von ihm und ſeinem Verhalten Mord, Auf„ruhr, oder ſonſt ein Unglück für Schiff und Gut, oder „zum Schaden der Seefahrenden zu fürchten hätte; ſo iſt „der Schiffer ermächtigt, mit Einwilligung ſeiner Offi„ziers einen ſolchen in das erſte, von einem chriſtlichen „Volk bewohnte Land auszuſetzen, und hat nicht nöthig, „ihm mehr als den bis zu dem Tage verdienten Lohn aus„zuzahlen: auch ſind ſämmtliche Schiffsleute ſchuldig, dem „Schiffer in einem ſolchen Fall behülflich zu ſeyn, bey „Verluſt ihres ganzen Lohns, und anderer, nach Beſchaf„fenheit ihres Vergehens zu beſtimmender Strafe.

„Hätte ein Schiffer Kriegs- oder Seeräuber-Gefahr „zu beſorgen, oder würden Schiff und Gut, oder ſeine „Leute mit Arreſt belegt, ſo daß er ſeine Reiſe nicht füg„lich fortſetzen kann: ſo ſteht ihm frey, ſeine Leute abzudan„ken, nur muß er jedem den vierten Theil des bedungenen „Lohns, auſſer dem ſchon verdienten, auszahlen, und ſoll „keiner mehr fordern, noch, im Fall er ſchon mehr bekom„men, zurückbehalten können.

See-Recht. Königl. Kauffarthey-Regl. Art. 4. §. 7. MODEES W. Th. 4. S. 2681.

Da im 3. §. der Königl. Verordnung vom 12 Aug. 1752 (S. 32. 33.) es dem Schiffer ohne Ausnahmen verboten worden, vor der Abmuſterung, am wenigſten an einem fremden Ort, einen oder mehrere von ſeiner Beſatzung aus dem Dienſt zu entlaſſen, ſondern ihm obliegt, ſeine Leute zurückzubringen, und das unter Arreſt, wenn es nicht anders geſchehen kann: da ferner im 2. §. des Königl. Reglements vom 1. Octbr. 1735, betreffend die Beybehaltung der Seefahrenden im Schwediſchen Dienſt, (Modees W. Th. 2. S. 1247) verordnet iſt, daß, wenn ein Schwediſches Kauffartheyſchiff auf der Reiſe dem Feinde, Seeräuber, oder ſonſt jemanden, den der Schiffer für feindlich halten mögte, begegnet,

net, welche auf eine oder die andere Art ſich des Schiffs und Guts zu bemächtigen ſuchen mögten, es dem Schiffsvolk obliege, ſelbiges nebſt dem Schiffer nach äußerſten Kräften zu vertheidigen, und ſich auf keine Weiſe aus dem Wege zu ſchleichen, bey Beſtrafung nach den See-Artikeln: Da ihnen auch zugleich verboten iſt, auſſerhalb Landes vom Schiffer, ſeinem guten Willen und dem Accord zuwider, Geld zu erpreſſen, ſondern zufrieden ſeyn müſſen, wenn ſie den Rückſtand bey ihrer Zuhauſekunft bekommen: ſo iſt ohne Zweifel dieſes Kapitel des Seerechts, in Betreff der Befugniß des Schiffers ſeine Leute zu entlaſſen, völlig unanwendbar, ſondern ſollte das Schiff entweder, in einem fremden Hafen aufgebracht, oder auch mit Arreſt belegt werden, ſo liegt dem Schiffer ob, ſich an dem behörigen Königl. Schwediſchen Miniſter, Agenten, Conſul, Commiſſarius, oder an den Correſpondenten oder Commiſſionaire der Rehder zu wenden, damit die Heimführung der Seeleute, in Gemäßheit der beſondern deshalb ergangenen Verordnungen beſorgt werden könne.

Sechstes Kapitel.

Von des Steuermanns und anderer Schifsleute Untauglichkeit.

„Wenn ein Steuermann, Botsmann, oder ein anderer „Schiffsbedienter und Matroſe ſich vermiethet hat, und „nachher befunden wird, daß er dem Dienſt, wozu er ſich „verdungen, nicht vorſtehen könne, und er deſſen durch das „Zeugniß zweyer oder dreyer im Seeweſen erfahrner Männer „am Bord des Schiffs überwieſen werden kann: ſo ſoll er al-

„deſſen verluſtig ſeyn, was er ſchon vom Schiffer erhoben, im„gleichen ſeines halben Lohns, oder auch der Heuer Eines „Monats, wenn er Monatsweiſe gedungen war. Sollte aber „der Schiffer eine andere Reiſe, als wozu er ſich zuerſt be„ſtimmt, und den Steuermann gedungen hatte, vornehmen, „und dieſer der neuen Fahrt unkundig ſeyn; ſo mag derſelbe „nichts deſto weniger am Bord bleiben und Bootsmannslohn „genießen, welchen er, außer dem verdienten Steuermanns„lohn, ſo lange die übrige Reiſe dauern mögte, zu genießen „haben ſoll. Will aber der Steuermann die übrige ihm „unbekannte Reiſe nicht mit fortſetzen; ſo iſt der Schiffer „ſchuldig, ihm den halben Lohn auszuzahlen, wenn er (der „Steuermann) während der Reiſe nach dem vorgeſetzten „Ort, oder ehe das Schiff gelöſcht wird, davon (der neuen „Reiſe) benachrichtigt worden: iſt dies aber nicht eher, als „nach gebrochener oder eingenommener Ladung geſchehen, „ſo hat er ſeinen vollen Lohn zu fordern und zu erheben: „doch iſt ein Steuermann in einem ſolchen Fall verbunden, „der Wahrheit gemäß anzuzeigen, ob er dieſer letztern Ge„gend und des Fahrwaſſers kundig ſey, oder nicht, und fin„det ſich, daß er hierin ein anderes angezeigt habe, als die „Wahrheit iſt, ſo ſoll er nach Ermäßigung des Gerichts einer „willkührlichen Strafe unterworfen ſeyn. S. R.

Um taugliche Seeleute anzuziehen, iſt in Stockholm eine Navigations-Schule eingerichtet, zu deren Fond von jedem Fahrzeuge vier Öre K. M. für die Laſt erlegt werden.

Königl. Schreiben vom 21 July 1774. Prot-Auszug des Königl. Comm. Coll. v. 15 Dec. deſſ. J.

Auch ſind nach gehaltener Rückſprache mit dem Magiſtrat in Stockholm, der Groshandels-Societät und den Schiffs-Rehdereyen zu dieſer ganzen Einrichtung und deren Verbeſſerung jährlich 2100 Thaler S. M. angeſchlagen, wozu die Stadt-Kaſſe 500 Th., und die Groshändler nebſt den Schifs-Rehdereyen die übrigen 1600 Th. hergeben. Hiervon genießt der Schul-Vorſteher jährlich an Lohn 1000 Thlr., an Schreibmaterialien, Hausmiethe, Holz und Licht für ſich und die ganze

Ein-

Einrichtung 900 Th., und zur Unterhaltung der Inſtrumente und Bücher 200 Th., alles in S. M. Der Stadt-Mathematikus oder Schul-Vorſteher muß in den Zimmern, die er für die Navigations-Schule, bis die Stadt ihr eines von ihren Häuſern gegen billige Miethe überlaſſen kann, in einer bequemen Gegend anzuſchaffen hat, allen bey der Kaffartheyfahrt in Stockholm angenommenen Perſonen freyen Zutritt zu den öffentlichen Vorleſungen laſſen, die zweymal des Jahrs gehalten werden: erſtlich vom Anfang des Februars bis Johannis, und nachher von Michaelis bis Weihnachten, und zwar zweymal in der Woche, Vormittags von acht bis zwölf Uhr, und worin der Schul-Vorſteher in der Kenntniß von den Globen und See-Karten und deren Abmeſſung getreuen Unterricht zu ertheilen und Anleitung zu geben hat.

Des Oberſtatthalters Amts-Inſtruction für den Stadt-Mathematicus oder Vorſteher bey der Navigations-Schule v. 8 Aug. 1774. §. 1. MODEES W. Th. 10. S. 391.

Da zur Erlangung einer gründlichen Einſicht in die Navigation und die dahin gehörenden Disciplinen, als Aſtronomie und See-Artillerie, die Kenntniß von den Grundſätzen der Matheſis und deren Anwendung auf genannte Wiſſenſchaften nöthig iſt, welche aber während der im angeführten 1 §. zu öffentlichen Vorleſungen beſtimmten Zeit nicht mitgetheilt werden, und doch ohne dieſe Grundlage der Schüler von den öffentlichen Vorleſungen den gehörigen Nutzen nicht ziehen kann; ſo iſt der Schul-Vorſteher verpflichtet, an den übrigen vier Tagen in der Woche während der beſtimmten Jahrszeiten denen, welche es verlangen, gegen billige Vergeltung mit beſonderem Unterricht unweigerlich an Hand zu gehen.

Ebendaſelbſt. §. 2.

Damit auch ärmere eines ſolchen Privat-Unterrichts genießen können, ſo muß der Schul-Vorſteher jährlich zehn bis zwölf mittelloſe Jünglinge, deren Armuth vom Seemannshauſe ſchriftlich bezeugt worden, ohne Entgeld zum Unterricht annehmen; doch müſſen ſie ſchon eine oder die andere Seereiſe gemacht haben. In dieſe Anzahl werden auch die Knaben aus dem großen Kinderhauſe in Stockholm, die beſonders Luſt und

Neigung zur Seefahrt äußern, miteingerechnet: wenn ſie vierzehn Jahr und darüber alt ſind, muß die Direktion des Kinderhauſes im März jeden Jahrs davon dem Seemannshauſe ein Verzeichniß einſenden, nach welchem ſie ſich auf dem Seemannshauſe bey der Direktion einſtellen und nummerirt werden. Von dieſen Knaben wird nachher auf jedem Fahrzeuge von 100 Laſten und darüber Einer angenommen, da ſie denn doch vorher noch mit den nöthigen Kleidungsſtücken verſorgt werden müſſen. Uebrigens muß der Schiffer, der den Burſchen angenommen, ſich während der Reiſe ſeiner annehmen, und das Seemannshaus bey ſeiner Zurückkunft veranſtalten, daß er ſo bald als möglich verſorgt werde.

Ebendaſelbſt. §. 3

Da der Zweck der Navigations-Schule hinlänglich dadurch erreicht wird, wenn junge Leute darinn gehörigen Unterricht in der Navigation und den dazu gehörenden Theilen erhalten; ſo ſoll es von den Rehdern ſelbſt abhängen, ob der- oder diejenigen, welche zu Steuerleuten auf Kauffarthey-Schiffen befördert zu werden ſuchen, ſich einer Prüfung in der Seglationskunde und den dazu gehörigen Stücken unterwerfen ſollen: dieſe Prüfung wird in ſolchem Fall vom Schul-Vorſteher, mit Beytritt des Waterſchouts und zweyer im Seeweſen kundiger und erfahrner Mitglieder der Seemannshaus-Direktion angeſtellt, welche ſodann alle gemeinſchaftlich ihr Urtheil über die Geſchicklichkeit und Brauchbarkeit des Examinirten fällen. Ebendaſ. §. 4.

Bey Streitigkeiten über Seeſchäden, Havereyen u. dgl. mehr, iſt der Stadt-Mathematikus oder Schul-Vorſteher verbunden, dem Handels-Collegio in Stockholm, oder andern Richtern mit Durchſicht und Unterſuchung der auf der Reiſe geführten Journäle, und andern Aufklärungen auf Erfordern an Hand zu gehen.

Ebendaſelbſt §. 5.

Alle bey der erſten Einrichtung dieſer Navigationsſchule zum Unterricht und den Vorleſungen erforderlichen Inſtrumente, als Globen, Oktanten, Quadranten, Gradſtöcke, Tuben und Compaſſe, auch See-Bücher und Karten und der-

dergleichen mehr, ſollen ohne Koſten für den Schul-Vorſteher angeſchaft, und ihm nach einem beſonderen genau beſchriebenen Inventario, welches bey der Schule verwahrt wird, zugeſtellt werden. Dieſe Inſtrumente und Bücher werden vom Seemannshauſe jährlich nachgeſehen, und bleiben eine Zubehörde der Schule: Der Vorſteher muß ſie im guten Stande erhalten, ſo wie ihm auch obliegt, in die Stelle der verbrauchten, neue auf ſeine Koſten anzuſchaffen, wozu ihm jährlich, wie ſchon geſagt worden, 200 Thlr. S. M. beſtanden werden. Beym Abgang des Schul-Vorſtehers muß das Seemannshaus dafür ſorgen, daß alles vollſtändig nach dem Inventario dem Nachfolger in vollkommen gutem Stande abgeliefert werde.

Ebendaſelbſt §. 6.

Die Navigations-Schule iſt des Oberſtatthalters Oberaufſicht und der näheren Fürſorge des Seemannshauſes unterworfen, und dieſes letztere muß bey jenem die etwa vorfallenden Mißbräuche und Unordnungen zur Abſtellung unverzüglich anzeigen.

Ebendaſelbſt §. 7.

Die Vorſteherſtelle bey dieſer Navigations-Schule wird bey eintretender Erledigung, in Anſehung der Theilnahme an dieſer Einrichtung, vom Oberſtatthalter, dem Magiſtrat, zwölf Deputirten der Großhandels-Societät und den Direkteurs des Seemannshauſes beſetzt: können dieſe in der Wahl nicht einig werden, ſo entſcheidet der Oberſtatthalter, und ertheilt dem die Vollmacht, den er für den geſchickteſten hält.

Sollte es ſich ereignen, daß der Vorſteher durch Krankheit oder andere Ehehaften gehindert würde, die Vorleſungen allein zu beſtreiten, ſo kann er ſich einen Gehülfen auf eigene Koſten annehmen, bleibt aber doch ſelbſt allein verantwortlich und muß dahin ſorgen, daß bey keiner Gelegenheit es an der vollſtändigen Unterweiſung ermangele.

Ebendaſelbſt §. 8. Vergl. Königl. Kauffarthey-Regl. v. J. 1748. Art. 7. §. §. 3 und 5.

Betreffend des Waterſchouts Obliegenheit, die Geſchicklichkeit derer zu beprüfen, die ſich zur Kauffartheyfarth angeben, ſiehe oben S. 8 und 9.

Sie-

Siebentes Kapitel.

Von der Pflicht der Schiffsleute bei dem Laden der Güter und andern Befehlen des Schiffers.

„Die Bots- und Schiffs-Leute ſind ſchuldig, wenn die „Kaufmanns-Güter in das Schiff eingeladen, im Gleich„gewicht gelegt, geſtauet und geſtellt werden, ſo damit um„zugehen, wie der Schiffer, oder derjenige, den er an ſeine „Stelle geſezt hat, es anweiſet und gut findet. Sollte „auch der Schiffer bey oder nach dem Einladen einiges Gut „wieder herausnehmen, und an deſſen Stelle anderes hin„legen wollen; ſo ſollen alle Schiffsbedienten ſich dabey nach „des Schiffers Gefallen brauchen laßen, jedoch muß er „ihnen für dieſe Arbeit beſonders zu Gute kommen, je nach„dem ſie ſich darüber vereinbaren, oder auch das Gericht „des Orts unter Schwediſcher Krone und in den dazu ge„hörigen Ländern, wo ſie zuerſt anlanden, zwiſchen ihnen „entſcheidet. Setzet ſich einer von den Schiffsleuten eigen„ſinnig dagegen; ſo ſoll er zur Strafe ſeinen halben Lohn „oder Eines Monats Heuer erlegen, ſo in drei Theile, an „den Kläger, den Angeber und arme Seefahrende vertheilt „wird. Alle Schiffsleute, hohe und niedrige, ſie mögen „entweder für eine gewiße Heuer oder einen Theil der „Schiffsfracht ſegeln, ſollen dem Schiffer gehorſam und „unterwürfig ſeyn, ſich ſeinen Befehlen nicht mit Gewalt „widerſetzen, was er ihnen auch anbefehlen möge, ohne „Halsſtarrigkeit und Bosheit, bei Strafe an ihren Eigen„thum Leib und Leben, je nach dem die Sache beſchaffen iſt; „doch vor dem behörigen Gericht. S. R.

Ein jeder, der von einem Kauffarthenſchiffer angenommen und gedungen worden, um auf einem Schwediſchen Kauffarthenſchiff zu einer auswärtigen Seereiſe zu dienen, iſt ſchuldig, willig und ohne Widerſetzlichkeit, des Schiffers, oder des an ſeiner Statt Befehlhabenden, ſo wie auch des Officiers Ordres, ſowohl auf der See als zu Lande, in allen Dingen, die das Schiff und Gut angehen, zu gehorchen, es ſey zu löſchen, oder auch das Schiff in die gehörige Lage zu bringen, oder aus dem Hafen zu ſchaffen, zu kielholen und zu reinigen, ſowohl von innen als außen, Güter mit Lootsböten, Schiffsböten oder andern Fahrzeugen vom Lande ab, und zu und vom Schiffe zu führen, ſelbige bey Anfällen von Räubern und Feinden zu transportiren und zu bergen, Schaden abzuwehren, und Schiff, Leute und Gut zu vertheidigen: in dieſem ſchuldigen Gehorſam muß er fortfahren, ſo lange er bey dem Schiffer wirklich im Dienſt iſt, bey der Strafe, die das Seerecht und die See-Artikel *) in ſolchen Fällen feſtſetzen.

Königl. Kauff. Regl. v. J. 1748. Art. 3. §. 1. MODEES W. Th. 4. S. 2674.

Sollte es ſich ereignen, daß einer oder mehrere von der Beſatzung, welche vom Schiffer angenommen, und mit welchen er in des Waterſchouts Gegenwart einen gewiſſen Lohn verabre-

*) Die Königl. See-Artikel vom 2 May 1685, die in Schmiedemanns Juſtitiae-Werk S. 895 u. folg. abgedruckt ſind, enthalten im 4 Art. §. §. 28. 33 und 34, daß wenn ſich jemand im Seedienſt der Krone wiſſentlich und vorſetzlich dem Befehl widerſetzt, er am Leben geſtraft werden ſolle: aber geſchiehet es aus Nachläßigkeit, Unwiſſenheit, oder ſonſt ohne Vorſatz, Liſt und Bosheit, ſo wird er, iſt er Officier, auf ſechs Monate vom Dienſt ſuſpendirt, und verliert ſo lange ſeinen Lohn, welcher der Admiralitäts-Kriegsmanns-Caſſe zufällt: iſt es ein Gemeiner, ſo wird er, nach Beſchaffenheit der Sache, mit Kielholen, Gefängniß oder ſonſt einer willkührlichen Strafe belegt, ſo wie das Verbrechen und die Umſtände es an Hand geben.

abredet hat, Widerwillen und Widerſetzlichkeit zeigte, oder ſich verbürge und nicht an Bord gehen wollte, wenn der Schiffer es verlangt, und wohl gar gänzlich entwiche: ſo iſt des Waterſchouts Pflicht, auf alle mögliche Weiſe dem Schiffer behülflich zu ſeyn, daß ein ſolcher zum Gehorſam gebracht werde, auch durch die verordneten Bedienten den Verborgenen aufſuchen und dem Entwichenen nachſetzen zu laſſen. Damit der Waterſchout hierinn mit um ſo mehr Nachdruck dem beyſpringen könne, der ſich in einem ſolchen Fall an ihn wendet; ſo liegt es den Königl. Befehlshabern und Gerichtsherrn, auch allen öffentlichen Wachen ob, auf geſchehene Anzeige, dem Waterſchout in allem obigen willige und ſchleunige Handreichung zu leiſten; ſo wie auch die behörigen Richter und Executoren verpflichtet ſind, die Sachen, die der Waterſchout gegen die Strafbaren bey ihnen anträgt, ſchleunig und ohne alle Weitläuftigkeit und Verzögerung abzumachen.

Königl. Kauffarthey-Regl. v. J. 1748. Art. 7. §. 7. MODEES W. Th. 4. S. 2692.

Achtes Kapitel.

Von der Löhnung und den Pflichten der Schiffsleute, wann das Schiff ſegelfertig iſt.

„Wenn das Schiff ſegelfertig iſt, und der Schiffer ſeine „Reiſe antreten will, iſt er ſchuldig, ſeinen Leuten, die er „im Dienſt hat, ein Drittheil des ihnen verſprochenen „Lohns, oder auch zweer Monate Heuer voraus zu bezahlen. „Iſt dies geſchehen, ſo ſollen die Leute ſich binnen vier und „zwanzig Stunden, wenn die Reiſe innerhalb der Oſtſee „geſchieht, wenn ſie aber in die Weſtſee geht, binnen zwei„mal vier und zwanzig Stunden, an Bord verfügen, und „da des Schiffers Befehl, unter Segel zu gehen, abwar„ten. Es iſt dem Schiffer nicht erlaubt, jemanden mehr, „als oben geſagt iſt, zu geben, bis die Reiſe geendigt wor-

„den, wenn er nicht für allen Schaden, der daraus ent„ſtehen könnte, verantwortlich ſeyn will. Verſäumt einer „von den Schiffsleuten dieſe Zeit, ohne des Schiffers „Erlaubniß und Vorwiſſen, ſo ſoll er den vierten Theil „ſeines Lohns oder auch Eines Monats Heuer verlieren, ſo „zwiſchen dem Kläger und armen Seefahrenden getheilt „wird. S. R.

Alle Seeleute, die auf Kauffarthеyſchiffen Dienſte thun, und ſich während der Reiſe gebührend betragen, haben unabgekürzt den Lohn zu genießen, worüber ſie mit dem Schiffer einig geworden ſind, in der Maaße, daß, wenn die Heuer für die ganze Reiſe bedungen worden, ihnen, ſobald das Schiff Segelfertig iſt, Ein Drittheil, und wann es wieder zu Hauſe kömmt, die übrigen zwey Drittheile ausbezahlt werden. Doch ſind ſie vorher noch ſchuldig, das Schiff auszuladen, und die Segel vom Raa abzunehmen, auch, wenn es der Schiffer verlangt, das Schiff abzutakeln, im Fall es an Ort und Stelle oder in der Nähe geſchiehet, und die Leute dadurch nicht über vierzehn Liegetage nach ihrer Ankunft aufgehalten werden, wenn es thunlich iſt, oder wie der Richter darüber entſcheidet: doch muß der Schiffer ihnen während dieſer Zeit, da er ſie auf ſolche Art zurückbehält, die Koſt zufließen laſſen. Iſt hingegen die Heuer Monathsweiſe bedungen, ſo haben die Schiffsleute ſie auf folgende Art zu genießen, nemlich: wann das Schiff oder Fahrzeug zum Auslaufen fertig iſt, und der Schiffer ſeine Reiſe antreten will, ſo bezahlt er einem jeden von ſeiner Beſatzung die Heuer Eines Monaths; und wenn der Schiffer nur eine einfache Reiſe macht, direkte aus und zu Hauſe, oder auch die ausgehende Ladung an einem Ort abgeliefert und Ballaſt wieder eingenommen wird, um nach einem andern Ort zu ſegeln und Ladung nach Schweden zurück zu nehmen, welches auch nur für eine einzelne Reiſe gerechnet wird, ſo ſind die Leute nicht befugt, eher vom Schiffer einige Heuer zu fordern, als bis das Schiff oder Fahrzeug nach Schweden zurückgekommen, ſondern es ſoll in des Schiffers freyen Willen ſtehen, ob er auſſerhalb Landes einen oder mehrern von der Beſatzung zur Beſtreitung ſeiner Nothdurft eine monathliche Heuer zukommen

laſſen wolle. Macht der Schiffer aber mehr, als Eine Reiſe auſſerhalb Landes, ſo muß er an jedem fremden Ort, wo gelöſcht wird und Fracht verdient iſt, ſeinen Leuten Eines Monaths Heuer auszahlen: hiebey liegt ihm nun ob, in Gegenwart des Schwediſchen Miniſters, Agenten, Conſuls, Commiſſarius, oder wenn ſolche Perſonen nicht da ſind, in Gegenwart des Correſpondenten oder Commiſſionairs der Rehderey, mit ſeinen Leuten gehörig über dasjenige zu liquidiren, was ein jeder bis zu der Zeit wirklich verdient und genoſſen, oder als Rückſtand annoch zu fordern hat: dieſe Liquidation muß von beyden Theilen unterſchrieben, und vom Miniſter, Agenten, Conſul, Commiſſarius, Correſpondenten oder Commiſſionaire verificirt werden, worauf ſie der Schiffer ſogleich, und ehe er von dem Ort abgeht, ſeinem Haupt-Rehder zu überſenden hat, auch muß er noch einem jeden von der Beſatzung einen Verſicherungsſchein über ſeine noch rückſtändige Forderung ausſtellen. Für ſolchen Rückſtand nebſt dem, was die Beſatzung noch ferner verdienen mögte, ſoll die Rehderey verantwortlich ſeyn, und ſolchen unweigerlich auszahlen, ſobald das Schiff und die Beſatzung zu Hauſe kömmt, oder auch, im Fall einer derſelben auf der Reiſe ſterben ſollte, deſſen Wittwe oder Erben ſich dazu melden.

Königl. Kauffarthey-Regl. v. J. 1748. Art. 5. §. 3. MODEES W. Th. 4. S. 2682.

Wenn ſich ein Kronmatroſe verdungen hat, es ſey monatsweiſe oder für die ganze Reiſe, und ihm bey Antritt der Reiſe etwas auf die Hand gegeben wird, ſo behält der Rehder oder Schiffer davon für das ganze Jahr 2 Thaler S. M. zurück, wenn der Matroſe ſich zu einländiſchen Reiſen und innerhalb der Oſtſee verdungen hat: geht er aber aus dem Sunde, ſo werden 3½ Thaler S. M. zurückbehalten: dieſes wird ſogleich für Rechnung des Compagnie-Officiers in die Admiralitäts-Caſſe niedergelegt, wenn nemlich der Schiffer in Carlscrona, Stockholm oder Gothenburg wohnt, und an andern Orten, beym Magiſtrat, der ſogleich dem Compagnie-Officier davon Nachricht zu geben hat.

Königl.

Königl. Verord vom 25ſten Octbr. 1733. §. 4. MODEES W. Th. 2. S. 1009.

Auſſer dieſem ſolchermaßen vom Rehder einbehaltenen und deponirten Theil der Heuer, bezahlt er vorſchußweiſe nicht mehr aus, als höchſtens zwey Drittel, wenn die Reiſe in der Oſtſee geſchieht, und die Hälfte, wenn ſie auſſerhalb des Sundes geht, worunter doch die oben erwähnten 2 und 3½ Thlr. S. M. für die ganze Reiſe mit eingerechnet werden: der Schiffer oder Rehder muß auch auf den Permiſſionsbrief bemerken, daß dieſe 2 oder 3½ Thlr. einbehalten ſind, und wie viel ſonſt von der Heuer vorſchußweiſe ausbezahlt iſt, und zwar zur Nachricht für die Admiralität oder dem Magiſtrat, wenn der Matroſe ſeinen Permiſſionsbrief vorzeigt.

Ebendaſelbſt §. 5.

Stirbt oder entweicht ein permittirter Kronmatroſe während der Reiſe, welches der Schiffer mit erſter Gelegenheit dem Compagnie-Officier bekannt machen muß; ſo haben im erſten Fall des Matroſen Wittwe, Kinder, Eltern und Angehörige die beym Rehder einſtehende Heuer zu genießen: im zweyten Fall, und wenn ſo nahe Verwandte, als dieſe, nicht vorhanden ſind, fällt dieſelbe der Rekrutirungskaſſe zu. Die Admiralitäten, Magiſträte und Compagnie-Officiere müſſen hiebey, jeder für ſich, mit der größten Genauigkeit verfahren, damit die zur Erſetzung abgegangener Matroſen errichtete Kaſſe nicht leide. Ueber ſeinen Lohn und ſeine Gerechtſame bey der Gemeinde, die ihn ſtellt, während der Permiſſions-Zeit, kann der Matroſe vor der Abreiſe diſponiren, wie er es für ſich und die Seinigen am beſten findet.

Ebendaſelbſt §. 6.

Uebrigens, wenn bey den Permittirten kein Abgang vorgefallen iſt, erhebt er ſelbſt bey der Zurückkunft die einſtehende Heuer, worauf er ſich, wenn die Seefahrth für das Jahr geſchloſſen iſt, wiederum bey der Admiralität oder dem Magiſtrat anzumelden, und ſich ſodann nach ſeinem Standort zurück zu begeben hat: ſolle er noch vor Jahres-Schluß von neuen eine oder mehrere Seereiſen machen wollen, ſo wird ſolches bey der Admiralität oder dem Magiſtrat jedes-

mal annotirt, ſo daß man allezeit wiſſen könne, wie viel von der einſtehenden Heuer im Fall eines Abgangs, wovon überdem der Compagnie-Officier durch Correſpondence ſich unterrichten muß, der Rekrutirungskaſſe zuflieſſen müſſe.

Ebendaſelbſt §. 7.

Uebrigens müſſen die Kronmatroſen, wenn ſie auf Kauffarthey-Schiffen dienen, ſich ſelbſt kleiden, und dürfen nichts von den ſogenannten dreyjährigen Bekleidungs-Parzelen gebrauchen, indem ſie ſich alsdann nicht in Sr. Maytt. und der Krone Dienſt befinden.

Königl., Erklär. vom 12 Octbr. 1734. MODEES W. Th. 2. S. 1063. Vergl. die Königl. Schreiben betreff. die Contrakte mit Kauffarthey-Seeleuten vom 22 Januar und 28 May 1781. Siehe S. 6 und 7, und Art. 4. §. 3. Des Königl. Kauffarthey-Regl. ſiehe S. 10 und 11.

„Entweicht einer mit ſolchem erhobenen Lohn aus dem „Dienſt; ſo ſoll der Schiffer vor der Abreiſe es dem Ge„richte anzeigen, damit derſelbe verfolgt und aufgeſucht „werde. Thut der Schiffer dieſes nicht, ſo ſoll er in eine „Geldſtrafe von dreißig Thlr. verfallen ſeyn, die in drei „Theile, an den Kläger, arme Seefahrende und denjenigen „vertheilt werden, der des Schiffers Verſäumniß entdeckt „und anzeigt. Wird der Entwichene wieder ertappt, und „rechtlicher Art nach mit Zeugen und vollſtändigen Be„weiſen überführt, ſo hat er ſein Leben verwirket. S. R.

Vergl. das 4te Kapit. dieſer Abtheil. und die dabey angeführten Verordnungen, betreffend die Verhütung des Entlaufens der Seeleute und die Verantwortlichkeit des Schiffers, im Fall er ihnen dazu Veranlaſſung gegeben. S. 16 bis 41.

Neuntes Kapitel.

Von der Schiffsleute Freyheit in Schuldſachen.

„Niemand ſoll Macht haben, einen Kauffartheyſchiffs„Bedienten, Höhern oder Niedern, einer Schuldſache „we-

„wegen, von einem ſegelfertigen Schiffe abnehmen und ein„ſetzen zu laßen; ſondern man mag ſein Vermögen, welches „er in oder außer Hauſe beſitzt, gerichtlich angreifen, wenn „die Schuld richtig iſt; und ſoll es damit ferner, wie mit „allen andern Schulden gehalten werden, nur daß der „Schiffsbediente oder das Schiff in ſeiner vorgeſetzten Reiſe „nicht aufgehalten werde. S. R.

Königl. Kauffarthey-Regl. v. J. 1748. Art. 5. §. 5. Modees W. Th. 4. S. 2685.

Die Königl. Verordnung, in Betreff unbedingter Verſchreibungen, vom 19 May 1756 iſt auf Matroſen nicht anwendbar, ſondern es muß mit deren Gage oder Monathslohn und Unterhalt, wann ſolche zur Schuld-Bezahlung nachgeſucht werden, in Gemäßheit des Königl. Schreibens vom 29. März 1745 *) gehalten werden, ſo daß der Matroſe wegen einer von ihm ausgeſtellten unbedingten Verſchreibung nicht feſtgenommen werden, noch dem Einhaber ein beſſeres Recht zuſtehen kann, als dieſe Königl. Verordnung mit ſich bringt, deren Zweck dahin geht, zu verhindern, daß weder der ganze Monatslohn des Matroſen angegriffen, noch weniger er ſelbſt feſt-

*) Dieſes Königl. Schreiben v. J. 1745 enthält, daß die Gage oder der monathliche Lohn und Unterhalt eines Garde-Soldaten, wegen Schulden im allgemeinen, nicht angegriffen werden könne, ſondern blos deſſen bewegliches und unbewegliches Eigenthum, ſo weit es hinreichet; es ſey denn, daß er verurtheilt ſey, zum Unterhalt ſeiner unehelichen Kinder beyzutragen, oder wegen einer Schlägerey dem Kläger das Arztlohn zu bezahlen, und den Schaden zu erſetzen, da er denn im erſten Fall den vierten Theil, und im andern, die Hälfte ſeines monatlichen Lohns abgeben muß; oder auch im Fall er ſeines nöthigen Unterhalts wegen gezwungen worden zu borgen, welches aber nur mit Einwilligung des Compagnie-Officiers geſchehen kann, da denn ebenfalls die Schuld mit der Hälfte des monathlichen Lohns getilgt wird.

Siehe Königl. Schloſs-Canzley Publicat. v. 28 März 1750. Modees W. Th. 5. S. 2940.

feſtgenommen werden könne, damit er immer im Stande bleibe, Dienſte zu leiſten.

Königl. Verord. vom 12ten Octbr 1757. MODEES W. Th. 6. S. 4642. Vergl. Königl. Verordn. v. 7 Juny 1749. Zu Verhütung der mancherley Betrügereyen gegen junge Leute. MODEES W. Th. 4. S. 2869.

Für geringere Verbrechen wird ein Schiffsbedienter, Hoher oder Niederer nicht feſtgenommen, wenn ſein Schiffer oder Rehder Caution für ihn leiſtet.

Königl. Kauffarthey - Regl. v. 1748. Art. 5. §. 5. MODEES W. Th. 4. S. 2685. Königl. Verordn. v. 16 Octbr. 1750. betreff. die Einrollirung §. 6. MODEES W. Th. 5. S. 3010.

Zehntes Kapitel.

Von der Schiffsleute Führung.

„Es darf kein Schiffer, Steuermann, Matroſe noch „anderer Schifsbedienter, Kerl oder Junge, unter dem „Namen von freier Führung einiges Gut oder Kaufmanns„waaren in das Schiff, worauf er ſegelt, einladen: thut „er es, ſo ſoll ſolches Gut und deſſen doppelter Werth ver„brochen ſeyn. Doch ſoll Statt der freyen Führung der „Schiffer ſelbſt, nach dem Preiſe, den er für die Laſt be„dungen hat, die Fracht für Eine Laſt genießen, der Steuer„mann für zwei Drittel, die andern Offiziere, jeder für „eine halbe Laſt, jeder Matroſe für Ein Drittel und jeder „Schiffsjunge für Ein Sechſtel Laſt. Es ſey denn, daß der „Schiffsbefrachter ausdrücklich ſeine Einwilligung dazu „giebt; da denn der Zoll dafür erlegt, und dieſe Einwilli„gung dem Schiffer ſchriftlich vorgezeigt werden muß. „Aber ein Faß friſchen Waſſers kann jeder von den Schiffs„leuten auf der Hin- und Her-Reiſe zu ſeiner Nothdurft mit „ſich nehmen. R. S.

Alle Kauffarthey - Seefahrende, die auf Schwediſchen Kauffarthey-Fahrzeugen, ganz oder halb freyen, ſegeln, genieſſen, wann das Schiff von der auswärtigen Reiſe wieder zu

Hauſe

Hauſe kömmt, ihre freye Führung auf folgende Art, nemlich: wenn ſie in der Oſtſee ſegeln, und in einem Hafen oder bey einer Stapelſtadt des Reichs ankommen: ſo genießt der Schiffer 1 Rthlr. 16 ßl., ein Steuermann 28 ßl., und alle übrigen von der Beſatzung, ſo wie auch die Jungen, jeder 21 ßl. Kommen ſie aus der Nordſee und von denen am Canal belegenen Orten, von Holland, Frankreich, Engelland, Portugall und Spanien; ſo genießt der Schiffer 7 Rthlr. 9 ßl., ein Steuermann 3 Rthlr. 28 ßl., und die andern, jeder 2 Rthlr. 42 ßl. Kommen ſie aus dem mittelländiſchen Meer und der Levante, ſo hat ein Schiffer 9 Rthlr, ein Steuermann 4 Rthlr. 24 ßl., und von der übrigen Beſatzung jeder 3 Rthlr. 28 ßl. Damit jeder von der Beſatzung um ſo ſicherer auf den wirklichen Genuß dieſes Vortheils der freyen Führung rechnen, auch jedesmal wiſſen könne, wie viel ſie betrage, und das, was ihm zukömmt, vom Schiffer richtig erhalte: ſo muß, wann ſich der Schiffer mit der Beſatzung vor dem Handels-Collegio in Stockholm, und in den übrigen Stapelſtädten vor dem Magiſtrat einfindet, um das Verzeichniß ſeiner Leute entgegen zu nehmen, einem jeden deutlich bekannt gemacht werden, was und wie viel er an Führung bey ſeiner Zuhauſekunft zu erwarten habe. So ſoll auch jeder Schiffer gehalten ſeyn, wann er ſeine Reiſe vollendet hat, und wieder nach einer Schwediſchen Stapelſtadt zurückgekommen iſt, vor dem behörigen Handels-Collegio oder Magiſtrat mit ſeiner Leute eigenen mündlichen Bekenntniß oder ſchriftlichen Zeugniß darzuthun, daß jeder von ihnen die ihm zuſtändige völlige Führung erhalten und genoſſen habe, und zwar ehe ihm ein Paß zu einer neuen Reiſe ertheilt werde.

Kauffarthey-Regl. v. 1748. Art. 5. §. 4. MODEES W. Th. 4. S. 2684.

Die Schiffer und Beſatzungen auf Schwediſcher Unterthanen, größern oder kleinern Cravel-Fahrzeugen, gleich viel ob einkommendes Gut als Führung angegeben werde, oder nicht, ſollen, in Gemäßheit des Königl. Kauff. Regl. v. 1748, bey der Seezoll-Kammer des Orts, wo gelöſcht wird, den Belauf ihrer Führung von dem für die mitgebrachte Ladung ein-

gefloſſenen Zoll, ſo weit er dazu hinreicht, gegen gehörige Quittung erhalten. Wenn ſolche Fahrzeuge aber mit Ballaſt ankommen, oder von Pommern und Wismar blos Korn und Wolle bringen; ſo wird dem Schiffer und der Beſatzung nach alter Gewohnheit, keine Führung beſtanden; ſo wie ſolche auf Schwediſchen Klink und fremden Fahrzeugen auch wegfällt.

Königl. Seezoll-Taxe auf inkommende Waaren v. 6 Juny 1782 12te Anmerkung.

Fremden wird die Führung nicht beſtanden, weil Schwediſche Schiffer an fremden Orten dieſen Vortheil nicht gegenießen, der doch der Billigkeit nach reciprok ſeyn ſollte: dieſerwegen muß auch, ehe dem Schiffer auf der Seezoll-Kammer in Stockholm die Führung ausgezahlt wird, vom Handels-Collegio eingezeugt werden, daß beym Verhör nach der eingegebenen Einlage befunden worden, daß derſelbe, ſo wie ſeine Leute Schwediſche Unterthanen ſeyen.

Vergl. Königl. Schreiben an das Königl. Commerz-Colleg. v. 10 Juli 1739.

See-Officiere und geringere Bediente bey der Kriegsflotte, wenn ſie auf Königl. Fahrzeugen und in Königl. Dienſten für Lohn fahren, haben auch keine Führung zu genießen.

Des Oberdirekteur Ehrenpreus Schreib. v. 18. July 1723.

Wenn ein Schiffer im mittelländiſchen Meer geladen, und einen Theil ſeiner Ladung an einem fremden Ort an der Oſtſee gelöſcht, und an deſſen Statt daſelbſt wiederum andere Waaren eingenommen hat; ſo genießt er die Führung des mittelländiſchen Meeres, im Fall nemlich der Zoll für die mitgebrachten mittelländiſchen Waaren ein Viertel des Zolls für die der Oſtſee ausmacht; iſt dies aber nicht, ſo wird blos die Führung der Oſtſee beſtanden.

Königl. Schreib. a. d. Zolldirektion v. 8. März 1787.

Für den für die Beſatzung nöthigen Proviant wird kein Zoll noch irgend eine andere Abgabe erlegt: auch Schwediſchen Unterthanen gehörige Fahrzeuge können folgende Quantitäten Brenn-Holz, Theer und Pech zollfrey einnehmen, nemlich: Die Fahrzeuge, die von Schwediſchen an der Oſtſee gelegenen Stapelſtädten nach fremden Orten an der Oſtſee ſegeln, und

und 20 Laſten und darunter tragen, können einen halben Faden Brenn-Holtz, Eine Tonne Theer, und eine halbe Tonne Pech zollfrey einnehmen: Fahrzeuge aber über 20 bis und mit 50 Laſten, Einen Faden Holz, zwey Tonnen Theer und eine Tonne Pech, und Fahrzeuge über 50 Laſten, zwey Faden Holtz, drey Tonnen Theer und ein und eine halbe Tonne Pech: hierunter werden doch alle, nach denen in Halland und der Landshauptmannſchaft Gothenburg und Bohus gelegenen Schwediſchen Stapelſtädten, gehörigen Fahrzeuge, die nach Holland, Engelland und Frankreich gehen, mitgerechnet. Die Fahrzeuge, die von Schwediſchen an der Oſtſee gelegenen Stapelſtädten aus in die Weſtſee gehen, und die, welche von Schwediſchen, an der Weſtſee gelegenen Stapelſtädten aus, und weiter als nach Holland, Egelland und Frankreich gehen, haben, wenn ſie 50 Laſten und darunter tragen, zwey Faden Holz, drey Tonnen Theer und ein und eine halbe Tonne Pech zollfrey: ein Fahrzeug über 50 bis und mit 100 Laſten hat vier Faden Holz, vier Tonnen Theer und zwey Tonnen Pech: ein Fahrzeug über 100 Laſten, ſechs Faden Brennholz, fünf Tonnen Theer und drey Tonnen Pech. Fremden Fahrzeugen iſt ebenfalls erlaubt, zu ihrem Behuf ſo viel Brennholz, als für Schwediſche Schiffe nach Proportion ihrer Laſtenzahl beſtimmt iſt, einzunehmen, doch muß dafür ſowohl, als das was ſie an Theer und Pech zu ihrem Behuf einnehmen, der Zoll erlegt werden. Sollte ein Fahrzeug, welches mit Tonnengut beladen iſt, zum Stauen der Ladung mehr Holz nöthig haben, als oben beſtimmt; ſo muß ſowohl von der Frachtkammer in Stockholm und den Magiſträten in den übrigen Stapelſtädten, als auch von den Seezoll-Bedienten genau unterſucht werden, wie viel dazu erforderlich ſey, welches denn auch gegen Erlegung des feſtgeſetzten Zolls eingenommen werden mag.

Königl. Seezoll-Taxe für ausgehende Waaren v. 23 Septbr. 1782, 12te Anmerk.

Zum Stauen der Eiſenladungen iſt fremden Schiffern erlaubt, auf jede 15 Schiffpfund Eiſen 15 Planken von 1¼

bis 2 Zoll dick, und 6 bis 7 Ellen lang, oder an einfachen Fichtenbrettern doppelt ſo viel zu gebrauchen.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Colleg. v. 28 März. 1757.

Außer den gewöhnlichen Alltagskleidern kann jeder von der Beſatzung und den Paſſagieren zollfrey mitnehmen, zwey Kleider, einen Mantel oder auch einen Ueberrock, einen Schlafrock und ein Dutzend Hembder; doch darf keiner bey Confiskations-Strafe das überſchreiten, was ſeinem Stande und ſeiner Gewohnheit in der Kleidung etwa angemeſſen ſey.

Königl. Verord. v. 22 März 1770. Art. 5. §. 4. MODEES W. Th. 9. S. 300.

Der für die Beſatzung erforderliche Proviant iſt vom Zoll und andern Abgaben befreyet. Am Löſchungsort werden folgende Quantitäten an Wein und Brantwein beſtanden: kömmt der Schiffer aus der Oſtſee, und hat ſechs Mann und darunter, Ein Anker Wein und Ein halb Anker Brantewein: hat er ſieben bis und mit zehn Mann, Zwey Anker Wein und Ein Anker Brantewein: hat er eilf Mann und darüber Drey Anker Wein und Zwey Anker Brantwein: hieher werden auch diejenigen Schiffer gerechnet, welche von Holland, Engelland und Frankreich bey den Schwediſchen Seezoll-Kammern in Halland und der Landshauptmannſchaft Gothenburg und Bohus ankommen. Kömmt er aus der Weſtſee, ſo werden ihm, wenn er zehn Mann und darunter ſtark iſt, drey Anker Wein und zwey Anker Brantewein beſtanden; hat er eilf bis funfzehn Mann, vier Anker Wein und drey Anker Brantewein: hat er ſechszehn Mann und darüber, Ein Oxhoft Wein und vier Anker Brantewein: hiebey iſt zu merken, daß eins nicht gegen das andere verwechſelt werden kann, ſo daß, wann der Schiffer von der einen Waare weniger hat, als ihm beſtanden wird, ihm ſolches auf der andern nicht zu gute gerechnet werde.

Königl. Seezoll-Taxe für einkommende Waaren v. 6 Juny 1782. 11te Anm.

Hat der Schiffer am Löſchungsort an Wein und Brantewein mehr als ihm zuſteht; ſo mag ſolches unter gehöriger Verſiegelung und Aufſicht der Behörde, jedoch auf ſeine eigne Gefahr bey ihm liegen bleiben, bis er wieder abreiſen und es mitnehmen kann. Auch wird den Oſtſeefahrern Ein Liſpfund

Caf-

Caffee-Bohnen, und denen, die außerhalb der Oſtſee fahren, zwey Liſpfund beſtanden; der Ueberſchuß wird beym Einführen, wie gewöhnlich, verzollt.

Königl. Verord. v. 23 July 1791.

Die Ausfuhr des Schwediſchen Kornbrantewein iſt zwar gänzlich verboten: doch mit Ausnahme des für ausgehende Schiffe nöthigen Vorraths, ſo daß Schiffer, die in der Oſtſee ſegeln, wozu auch diejenigen gerechnet werden, die von den Seezoll-Kammern in Halland, Schonen, und der Landshauptmannſchaft Gothenburg und Bohus nach Holland, Engelland und Frankreich abgehen, zu ihren Behuf mitnehmen können, Ein Anker Brantewein für eine Beſatzung von ſechs Mann und darunter, zwey Anker für ſieben bis zehn Mann, und vier Anker für eilf Mann und darüber: die in die Weſtſee gehenden Schiffer haben vier Anker Brantewein für zehn Mann und darunter, ſechs Anker für eilf bis funfzehn Mann, und zehn Anker für ſechszehn Mann und darüber.

Königl. Schreiben vom 17. Dec. 1793. und des Königl. Commerz-Colleg. Bekanntmachung vom 20ſten Januar. 1794.

Bringen Schiffer, Schiffsleute oder Paſſagiere Toback ein, und zwar nur ſo viel, daß es nicht als eine Waare zum Verkauf, ſondern blos als ein mäßiger Vorrath zum eignen Gebrauch angeſehen werden kann, ſo paßirt es zollfrey.

Des Königl. Kammer-Coll. Schreib. an den General-Zollverwalter v. 6 May 1685.

Unter dem Namen von Kielgeldern iſt auch jedem Schiffer erlaubt, zum Schiffsvorrath an baarem Gelde auf jede Laſt ſechs Mark S. M. mitzunehmen.

Königl. Verordn. v. 27 Apr. 1742. §. 2. Modees W. Th. 3. S. 1871.

Bey einheimiſchen Reiſen wird das von der Seekoſt Entübrigte beym Zoll angegeben, und ſo viel, als zum Unterhalt der Leute am Bord nöthig iſt, geht zollfrey: wird aber davon nachher etwas an Land gebracht, ohne angegeben und verzollt zu ſeyn, ſo wird es confiſcirt. So wird auch kein Zoll für Kleidungsſtücke, welche Reiſende zu eigenem Gebrauch bey ſich haben, noch für ihre Eßkober oder Eßwaaren erlegt, ſo wie die Reichstagsbevollmächtigten des Bauernſtandes, oder Kriegs-

 leute

leute auf ihren Märſchen ſolche zum Unterhalt auf einige Tage mit ſich führen.

Königl. Landzoll - Verordnung von 19 Sept. 1776. Modees W. Th. 10. S. 679.

Die Oſtindiſche Compagnie kann alle die Waaren und Effekten, deren ſie zum Behuf ihrer Schiffe und ihres Handels bedarf, ausführen, ſo wie gemünztes uud ungemünztes Silber, welches dazu erforderlich iſt, und ſie ſelbſt dazu von fremden Orten, mit einländiſchen oder ausländiſchen Schiffen einkommen läßt: außer dieſem von ihr ſelbſt eingebrachten darf ſie, bey Verluſt ihres Privilegiums, keine Schwediſche oder ausländiſche, im Reich befindliche, Gold- und Silber-Münze, kein verarbeitetes, noch unverarbeitetes Gold oder Silber aus dem Reich führen oder führen laſſen. Daferne einer von den Supercargos, Capitaines, Offiziers, Bedienten oder Seeleuten der Compagnie dagegen handelt; ſo wird er, nebſt Confiskation der Waaren, nach den jedesmaligen, zur Zeit des begangenen Verbrechens, beſtehenden Königl. Verordnungen beſtraft.

Königl. Privil. der Schwed. Oſtind. Comp. v. 2 May 1782. §. 7. Vergl. Königl. Privil. der Schwed. Weſtind. Comp. v. 31 Octb. 1786. §. 10.

Eilftes Kapitel.

Von der Schiffsleute Speiſung.

„Ein Schiffer iſt ſchuldig, dreimal des Tages, des Morgens, Mittags und Abends ſeine Leute zu ſpeiſen, und zwar mit ſolcher Speiſe und Schiffsgetränk, als billig iſt. Will einer mehr haben, ſo mag er ſtehend vor den Zapfen, einen Löſchtrunk nehmen, und ſich mit dem Brod begnügen, welches er im Korbe findet, und ſich damit wieder an ſeine Arbeit verfügen: und ſoll keiner ermächtigt ſeyn, mehr zu fordern, noch dawider murren, bei Strafe, für das erſte Mal, von zwei Mark, und der Hälfte mehr nachher, ſo oft er ſich darin vergeht; es wäre denn, daß das Schiff

„leck würde, oder die Leute bey dem Ein- und Ausladen, oder „anderer Arbeit Tag und Nacht zubrächten, da ihnen dann „Eſſen und Trinken gereicht werden ſoll, ſo wie ſolche Ar„beit es billiger weiſe erfodern mögte. S. R.

Während der Reiſe muß der Schiffer, außer ſeinen ſonſtigen Obliegenheiten, noch jeden Morgen und Abend Betſtunde halten laſſen, und genau darauf ſehen, daß ein jeder von der Beſatzung ſich zur rechten Zeit und mit Andacht beym Gottesdienſt einfinde: gleicher Geſtalt liegt ihm ob, einem jeden die gebührende Speiſe und Trank zukommen zu laſſen. Königl. Kauff. Regl. v. J. 1748. Art. 4. §. 4. MODEES W. Th. 4. S. 2679.

Auf Anſuchen ſämmtlicher Schiffs-Rehder in Stockholm ward unter dem 4 April 1759 vom damaligen Waterſchout oder Schiffs-Bevollmächtigten C. H. v. Akern eine Speiſe-Ordnung für die Kauffarthey-Seeleute ausgefertigt, nach welcher einem jeden täglich, des Sonntags, Dienſtags und Donnerſtags, zur Frühkoſt $\frac{3}{4}$ Quart *) Gerſtgrütze, und zu Mittag und Abend $1\frac{1}{2}$ Quart Erbſen und 1 Pfund Fleiſch beſtanden ward: Montags und Freytags $\frac{3}{4}$ Quart Gerſtgrütze zur Frühkoſt, und zu Mittag und Abend $1\frac{1}{2}$ Quart Erbſen und $\frac{1}{2}$ Pfund Stockfiſch: Mittewochs und Sonnabends zur Frühkoſt $\frac{3}{4}$ Quart Gerſtgrütze, und zu Mittag und Abend $1\frac{1}{2}$ Quart Erbſen und $\frac{1}{2}$ Pfund Speck, oder an Statt deſſen $\frac{1}{2}$ Pfund Stockfiſch. An Statt des geſalzenen Fleiſches ſollte eben ſo viel friſches gereicht werden, und wenn am Erfriſchungsplatz friſches Fleiſch und Grünes zu haben wäre, ſollte mit dem geſalzenen und den Erbſen eingehalten werden. Hering könnte der Kapitain, ſo lange davon vorräthig wäre, der Beſatzung geben, auch Brantewein, wenn er es nach der Witterung und den Umſtänden für nöthig hielte. In Ermangelung des Biers und an Orten, wo Wein zu haben wäre, ſolle jeder an den Fleiſchtagen $\frac{1}{2}$ Quart Wein erhalten. Außerdem ward jedem wöchentlich beſtanden, 1 Pfund Butter oder 1 Quart Oel, $\frac{1}{2}$ Quart

*) 1 Quart iſt ungefähr $\frac{1}{3}$ eines Pommerſch. Potts.

½ Quart Eſſig, 5 Pfund hart Brodt und 3½ Kannen Bier, ſo lange ſolches auf dem Schiffe vorräthig wäre. Sollte wider Vermuthen der Kapitain finden, daß oben genannte Portionen Grütz und Erbſen nicht hinreichend wären, ſo hatte er Freyheit, ſie zu vergrößern, in welchem Fall er aber bey der Zurückkunft eine Beſcheinigung ſeiner Leute über die geſchehene Vermehrung beybringen mußte.

Bey See-Expeditionen wird auf den Königl. Kriegsſchiffen und kleinern Fahrzeugen den Proviant-Commiſſarien, in Anſehung der täglichen Vertheilung und Zerſtückelung der Speiſen, ein gewiſſes zu gute gerechnet, nemlich: auf hartes Schiffs-Brodt 10 pro Cent, auf Bier und Meerettig 6 p. C. auf Waitzen- Rogken- und Gerſten-Mehl, Gerſten- und Haſer-Grütze, Speck, Sauerkohl, Brantewein, Wein, Eſſig, Oel, Sirupp 5 p. C.; auf Reiß, Erbſen, Käſe, 4 p. C.; auf Butter, eingeſalzenes Fleiſch, Pöckel-Schweinfleiſch in Faſtagen, Kabeliau und Schellfiſche in Tonnen, Salz, Toback, gebackene Pflaumen, Ingwer und Pfeffer, Nierentalg, grüne Seife, Küchenfett, Gerſten, 3 p. C; auf trocken und geräuchertes Fleiſch, gedörrte Fiſche, eingeſalzene Fiſche, Heringe und Strömlinge 2 p. C.; da das friſche Fleiſch in kurzer Zeit verzehrt wird, ſo wird nichts darauf zu gute gerechnet.

Königl. Regl. v. 24 Febr. 1790. Art. 5.

Schiffern und Seefahrenden, deren Fahrzeuge im Hafen liegen, iſt es bey Strafe von drey Rthlr. ſechszehn Schillinge verboten, aus irgend einer Urſache am Bord Feuer anzuzünden, und bey gleicher Strafe darf auch nicht einmal auf denen, auf dem Strom liegenden, Fahrzeugen Feuer zum Eſſenkochen gemacht werden, es ſey denn, daß ſelbige wenigſtens 20 bis 25 Faden vom Strande und andern Fahrzeugen entfernt liegen, da denn das Feuer doch ſogleich nach dem Kochen ausgelöſcht werden muß.

Des Oberſtatthalter-Amts Bekanntmachnng v. 23 May 1792.

Zur Bequemlichkeit der Seefahrenden, die mit ihren Fahrzeugen in Stockholm bey der Brücke und im Hafen, von der Mitteltreppe bis nach der Süder-Zugbrücke anlegen, iſt am ſüdlichen Ende der Schiffsbrücke ein Kochhaus eingerichtet, zu

zu deſſen Unterhaltung alle einkommende, und an ebengenannte Hafenſtelle anlegende Schiffe und Fahrzeuge, gleichviel ob die Schiffer ſich deſſelben bedienen, oder nicht, eine Kochhausabgabe, oder ſogenannte Feuerheerdsgelder erlegen, nemlich: ein fremdes Fahrzeug von 30 Laſten erlegt 6 Thlr. K. M., und eins über 30 Laſten 9 Thlr. K. M. Schwediſche Fahrzeuge bezahlen verhältnißmäßig nur die Hälfte. Sollte ein Schiffer ſich dieſer Abgabe an die Stadt entziehen wollen, ſo iſt er, außer der wirklichen Erlegung derſelben noch überdem in eine Strafe von vierzig Mark S. M. verfallen. Dieſe Abgabe wird in dem, in der öſtlichen Waage befindlichen Brücken-Inſpector-Comtoir erlegt, und müſſen die Schiffer ſelbſt eigenhändig in dem bey dem Stadt-Brücken-Inſpecktor befindlichen, durchgezogenen, und mit dem Siegel des Stadt-Handelscollegii verſehenen Monaths-Special anzeichnen, was und wie viel ſie erlegt haben.

Königl. Schreib. a. d. Oberſtatthalter v. 30 Aug. 1754. Des Magiſtrats in Stockholm Bekanntm. v. 2 Juny 1769. MODEES W. Th. 9. S. 123.

Zwölftes Kapitel.

Von der Schiffsleute Krankheit und Abſterben.

„Wird einer von den Schifsleuten ſo krank, daß er „nicht im Stande iſt, am Bord zu bleiben; ſo iſt der „Schiffer ſchuldig, ihn, wenn das Schiff im Hafen liegt, „an Land in eine Herberge zu bringen, ſodann mit Holz und „Licht, Eſſen und Trinken, wie er es am Bord genoſſen, „zu verſorgen, und ſeiner durch einen dazu beſtellten Men„ſchen pflegen zu laſſen. Doch ſoll der Schiffer des Kranken „wegen ſeine Reiſe nicht verſäumen, ſondern, wenn ſolcher „Vorfall ſogleich in dem Hafen, wo der Kranke angenom„men iſt, eintritt, ihm laſſen, was er erhoben hat. Trüge „ſich ſolches aber auf der Rückreiſe zu, ſo ſoll er ihm ſeinen „vollen Lohn auszahlen, oder auch, im Fall er Monaths-

„weiſe gedungen worden, ſo vieler Monathe Heuer, den „letzten mit eingerechnet, als er gedient hat, womit denn „beide geſchiedene Leute ſind. Stirbt einer auf der Reiſe, „ſo haben deſſen Erben, iſt es auf der Hinreiſe, den halben „Lohn, auf der Rückreiſe, den vollen Lohn vom Schiffer „zu fordern und zu erheben, ſo weit ſolcher nicht ſchon vom „Verſtorbenen ſelbſt erhoben, oder auf deſſen Beerdigung „verwandt worden, welche der Schiffer am Lande, wenn „er ſo nahe dabey iſt, beſtellen laſſen ſoll. Bleibt der Kranke „auf dem Schiff, ſo genießt er ſeinen Lohn, gleich als wenn „er geſund wäre. S. R.

Dem Schiffer liegt ob, dafür zu ſorgen, daß die Kranken gehörig und ſorgfältig gewartet und gepflegt werden.

Königl. Kauff. Regl. vom J. 1748, Art. 4. §. 4. Modees W. Th. 4. S. 2679.

Weil denen in den Vorſtädten von Stockholm ziemlich zerſtreut wohnenden Seeleuten bey eintretenden Krankheiten ſchwerlich ſo zeitig, als es oft nöthig iſt, Arzeney und Pflege angedeihen kann; ſo müſſen ſelbige, wann ſie krank oder ſonſt beſchädigt werden, in das Lazareth aufgenommen werden, wogegen etwas gewiſſes von den Stadt-Seemannshaus-Mitteln jährlich erlegt wird.

Königl. Schreib. an das Commerz-Colleg. v. 3 Sept. 1753.

Nachdem die Bürgerſchaft in Stockholm, zur Freudenbezeugung über die Geneſung Sr. Höchſtſeel. Mäytt. König Guſtafs des Dritten nach dem Armbruch auf Parola-Malm, eine Summe von 4000 Rthlr. Sp. für das Lazareth zum Beſten ſolcher Perſonen zuſammengebracht hat, die durch ähnliche Zufälle beſchädigt wären, und wofür vier Betten angeſchafft worden ſind; ſo hat Sr. Mäytt. in Gnaden erklärt, daß, da bey der erſten Einrichtung den Seeleuten kein Vorzug vorbehalten wäre, auch die Rente des zum Fond geſchenkten Kapitals nur ſo wenige Betten anzuſchaffen erlaubte, daß alle andern durch einen ſolchen Vorzug der Seeleute gänzlich ausgeſchloſſen würden, dieſe Betten den Seeleuten nicht vorbehalten werden könnten; ſondern hätten ſelbige mit andern Kranken nur gleiches Recht, in das Lazareth aufgenommen zu werden,

wenn

wenn ſie ſich dazu meldeten, und ledige Betten vorhanden wären.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Coll. v. 18 Nov. 1784. und 2 Febr. 1785.

Zum Beſten kranker Seeleute, die zu Marſtrand ankommen, ſoll daſelbſt aus den Seemannsmitteln, die dort erhoben werden, ein Krankenhaus errichtet werden, zu welchem Behuf ſolange, bis ſolches zu Stande gekommen, die Wachhäuſer an den Strandbatterien bey Friedrichsberg mit den dazu gehörigen beyden Gewölben und beyden hölzernen Vorrathshäuſern gebraucht werden ſollen.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Colleg. v. 26 Jan. 1786.

Zur Errichtung und Unterhaltung eines Kauffarthey-Seemannshauſes im Reiche, wo Kauffarthey-Seeleute, die entweder während ihres Dienſtes auf Schwediſchen Kauffarthey-Schiffen an ihrer Geſundheit und Gliedmaßen Schaden genommen, oder auch im Dienſt ihre Jahre zugebracht, und Alters und Schwächlichkeit halber zum fernern Dienſt unvermögend ſind, auf ihre übrige Lebenszeit einen gewiſſen jährlichen Unterhalt genießen, ſoll für jede Reiſe, die Schwediſche Kauffarthey-Schiffe oder Fahrzeuge von Schweden, Pommern und Finnland aus nach fremden Orten, oder Frachtweiſe von einem auswärtigen Ort zum andern machen, der Schiffer bey ſeiner Zurückkunft von ſeinem verdienten Lohn an das Seemannshaus erlegen, 4 Öere, der Steuermann 3 Öre, und von der übrigen Beſatzung jeder 2 Öre K. M. für jeden Plat zu ſechs Thlr K. M. gerechnet: dieſe Abgabe muß der Schiffer für ſich und ſeine Beſatzung, in Stockholm beym Handels-Collegium, und in den übrigen Stapelſtädten beym Magiſtrat abliefern.

Königl. Kauffarthey-Regl. v. J. 1748. Art. 6. §. 1. MODEES W. Th.. 4. S. 2686.

Auch die Eigenthümer oder Rehder der Schiffe, die auswärtige Reiſen machen, müſſen bey deren Zuhauſekunft die Seemannshausabgabe mit 12 Öre K. M. für jede Laſt erlegen, die ihre Schiffe oder Fahrzeuge halten.

Ebendaſelbſt. §. 2.

Ober- und Unter-Steuermänner, Botsmänner, Conſtapel, Zimmerleute und Köche ſollen für jede Reiſe in der Oſtſee

an das Seemanshaus 16 Öre S. M. erlegen; Matroſen und Küper 8 Öre, und Kajütwärter, Kochsjungen und Lehrknaben 4 Öre S. M. Gehen ſie in die Nordſee oder noch weiter außerhalb des Sundes, ſo erlegen ſie doppelt ſo viel, als wenn ſie in der Oſtſee bleiben. Des Schiffers Pflicht iſt es, innerhalb 8 Wochentagen, den Tag der Ankunft mit eingerechnet, gehörigen Orts, wie es das Königl. Kauf-Reglement Art. 6. §. 1. vorſchreibt, (ſiehe oben) die in dieſem Reglement veſtgeſetzten Abgaben für ſich und ſeine Beſatzung abzutragen; thut er ſolches binnen der Zeit nicht, ſo muß er eine Strafe von 2 Öre S. M., für jeden Thlr. S. M., den er mit der Beſazzung zu bezahlen hat, erlegen.

Königl. Schreib. a. d. Commerz-Colleg. v. 22 Dec. 1749. MODEES W. Th. 4. S. 2909.

Von dieſen Abgaben ſind die Pommerſchen *) auf Schweden fahrenden Schiffer und Seeleute befreyet.

Königl. Schreib. a. d. Commerz-Colleg. v. 24 Jul. 1749. und den 4 Juny 1753. Vergl. Königl. Reſolution auf die Beſchw. der Stände v. 7. July 1752. §. 22. MODEES W. Th. 5. S. 3270.

Wenn

*) Nachdem in Folge des Schreibens des Königl. Comm. Coll. vom 28 Aug. 1782 auch in den Pommerſchen Seeſtädten die Einrichtung getroffen worden, daß ausgehende Schiffe, wie in Schweden geſchiehet, allezeit mit Volckspäſſen oder Rollen, mit Beyfügung der in den Schwediſchen Päſſen befindlichen Nachricht und einiger anderer, den Umſtänden nach, nöthig gefundener Aenderungen, verſehen werden, die Pommerſchen Schiffsrehder und Schiffer aber angehalten haben, daß, wann Schiffe von Pommern aus gehörig mit einem Volckspaß verſehen wären, ſelbige bey ihrer Rückreiſe von Schweden nicht einer zweyten Muſterung unterworfen, noch mit neuen Koſten für einen anderweitigen Volkspaß beſchweret werden mögten, zumal eine wiederholte Verpaſſung, wann keine Veränderung mit der Beſatzung vorgefallen, ohne allen Nutzen wäre, und blos zur Beläſtigung des Handels und der Seefarth gereichen würde: ſo iſt dieſes Geſuch von Sr. Königl. Maytt. in Gnaden bewilligt worden.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Coll. v. 1 Aug. 1786.

Wenn aber Schwediſche Seeleute auf Pommerſchen Schiffen von fremden Orten her hier ankommen, oder mit ſolchen Schiffen abſegeln, ſo werden dieſe Abgaben erlegt.

Königl. Schreiben a. d. Comm. Coll. vom 25 Sept. 1749.

Eben ſo haben die bey der Admiralität Enrollirten, wann ſie ſich zur Kauffarthey-Seefahrt brauchen laſſen, die im Königl. Reglement vom 1748 feſtgeſetzten Seemannshaus-Gelder, ſo wie laut Königl. Schreibens vom 22 Dec. 1749 die Vermiethungsgelder zu erlegen, wogegen ſie den Verordnungen gemäß, Gratialgelder ſowohl aus der Admiralitäts-Kriegsmannshaus-Kaſſe, als vom Seemannshauſe zu genießen haben, indem ſie als in einem zwiefachen Dienſt ſtehend, nemlich bey der Krone und der Rehderey, anzuſehen ſind.

Königl. Schreib. v. 18 Nov. 1752. Des Königl. Admiralitäts Coll. Publ. v. 24 Decbr. deſſ. J. MODEES W. Th. 5. S. 3468. Vergl. Königl. Verord. v. 16 Octbr. 1750. §. 14. Ebend. S. 3012 und 3013.

Es kann auch ein Seemannshaus von den Schiffen anderer Städte, die von auswärts zu Hauſe kommen, obengenannte Laſten- und Heuer-Abgabe erheben; doch muß es Rechnung davon ablegen, und dieſe Gelder an das Seemannshaus der Stadt, wohin das Schiff eigentlich gehört, gegen Quitung überſenden, damit keinem Seemannshauſe, die Abgaben entzogen werden, welche von denen zu ihm gehörenden Fahrzeugen einfließen.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Coll. v. 2 Febr. 1785. Des Königl. Comm. Coll. Publicat. v. 7 Mart. deſſ. Jahrs.

Gleichergeſtalt muß auch bey Jahres Schluß der den Armen zukommende Antheil an den Strafgefällen, die bey Seeſtreitigkeiten, oder Vergehen gegen das Seerecht und Königl. Reglement von dem Schuldigen erlegt werden, vom behörigen Richter oder Königl. Befehlshaber dem Seemannshauſe ohne Verzug zugeſtellt werden. Der Seemannshauskaſſe fließen auch die Gelder zu, die am Schifsbord in die Armenbüchſe fallen, und welche der Schiffer bey Jahres Schluß oder bey ſeiner Zurückkunft von einer längern Reiſe abliefern muß. Die Armenbüchſe muß mit einem tüchtigen Schloß verſehen, und der Schlüſſel bey der Seemannshaus-Direktion in Stockholm,

und in den übrigen Städten beym Magiſtrat aufbewahrt werden. Heuer- und Monathsgelder, die nach dem Königl. Reglement für verwirkt erklärt werden, fallen ebenfalls dem Seemanshauſe zu.

Königl. Kauffarthey-Reglement v. J. 1748, Art. 6. §. 7. MODEES W. Th. 4. S. 2687.

Auch wollen Sr. Königl. Maytt. zugeben, daß jährlich im ganzen Reiche und den dazu gehörigen Provinzen in den Kirchen eine Collekte *) zum Beſten des Seemannshauſes veranſtaltet werde.

Ebendaſelbſt §. 4.

Die freywilligen Abgaben, die zum Beſten der Armen, bey Verrgleichen oder Compromiſſen in See-Angelegenheiten bey Schiffs- und Schiffsparthen-Verkauf in oder auſſer Auction und andern ähnlichen Vorfällen erlegt zu werden pflegen, ſollen ebenfalls dem Seemans-Hauſe zufallen.

Ebend. §. 5.

Dieſe

---

*) Nachdem laut. Königl. Verordnung vom 4ten Aug. 1752. (ſ. Modees W. Th. 5. S. 3293) ſämmtlichen Sapelſtädten des Reichs nachgegeben worden, eigne Seemannshaus-Direktionen einzurichten, und über alle und jede dort einfließenden, im Reglement beſtimmten, Seemannshausmittel ſelbſt zu diſponiren; auch Sr. Königl. Maytt. anderweitig in dem Schreiben an das Comm. Coll. vom 16ten Januar 1754, den Städten, wo Seemannshäuſer eingerichtet wären, bewilligt hat, die bey ihnen eingefloſſenen Seemannshausmittel ſelbſt zu behalten, wogegen denn das Seemannshaus in Stockholm auch von aller Rechenſchaft und Vergütung für die Unterſtützung frey wäre, die es ſonſt ihren verarmten Seeleuten hätte müſſen zufließen laſſen, ſo haben Sr. Maytt. in Anſehung der Collektmittel, laut Königl. Reſol. auf die Beſchw. der Städte vom 9 Decbr. 1766. §. 38. (ſ. Modees W. Th. 8. S. 7463.) in Gnaden nachgegeben, daß die mit eignen Seemannshäuſern verſehenen Stapelſtädte an der für das Seemannshaus zu Stockholm über das ganze Reich ausgeſchriebenen jährlichen Collekte Theil nehmen.

Dieſe Abgaben wurden anfangs vom Handelskollegium in Stockholm, jetzt aber von des Seemannshauſes eignen Bedienten erhoben.

Königl. Schreiben an das Commerz-Collegium vom 10ten July 1750.

Das Seemannshaus in Stockholm wird von fünf Kaufleuten, die zugleich Rehderey treiben, und zwey Kauffarthey-Schiffern, deren Zeit und Umſtände es erlauben, verwaltet: keinem der Direkteurs der Seemannshauskaſſe wird Beſoldung oder Gebühr für ſeine Bemühung beſtanden.

Königl. Kauff. Regl. v. 1748. Art. 6. §. 6. MODEES W. Th. 4. S. 2688.

Es werden dazu von der handelnden und Rehderey treibenden Bürgerſchaft in Stockholm, vor dem Magiſtrat, vermittelſt verſchloſſener Zettel, fünf aus ihren Mitteln gewählt, die ſodann zu Direkteurs beſtellt werden, ſo wie auch ſämmtliche Kauffarthey-Schiffer in Stockholm, die auswärtige Seefarth treiben, auf gleiche Weiſe zwey befahrne und der Seefarth kundige Kauffarthey-Schiffer, die Bürger und angeſeſſen ſind, dazu auswählen. Das Commerz-Collegium ertheilt hiernächſt denen, die bey der Wahl die mehrſten Stimmen erhalten haben, das gebührende Conſtitutorial.

Ebendaſelbſt §. 7.

Sie ſollen alle zwey Jahre umgewechſelt werden, da denn im Decembermonat der Magiſtrat ſämmtliche, Handel und Rehderey treibende Bürger, ſo wie alle zu Hauſe befindlichen Kauffartheyſchiffer in Stockholm auf das Rathhaus rufen läßt, von welchen, da das erſtemal von den damaligen Direkteurs zwey Kaufleute und ein Schiffer durch das Loos abgegangen waren, in der Folge aber immer nur die älteſten austreten, erſtere in Anleitung des eben angeführten 7 §. einmal zwey, und das zweytemal drey aus ihrer Mitte wählen, die ſodann während der nächſten zwey Jahre mit den zurückgebliebenen Gliedern als Direkteurs dem Seemannshauſe vorſtehen, ſo wie denn auch die Kauffarthey-Schiffer an die Stelle des Abgehenden einen aus ihrer Mitte ernennen.

Ebendaſelbſt §. 8.

Die

Die Bedienung beym Seemannshauſe, und zur Unterſtützung des Waterſchouts in ſeinen Verrichtungen, wovon im Art. 7. des Reglements die Rede iſt, beſteht aus einem Comtoir-Schreiber und zwey Bedienten, welche von den Direkteurs angeſtellt und entlaſſen, auch von ihnen mit behuſigen Inſtruktionen verſehen werden: ſie werden ſalarirt, ſo wie es die Direkteurs ihren Verrichtungen angemeſſen, und mit dem Werke vereinbarlich finden: übrigens ſtehen ſie ſowohl, als der Waterſchout, in Gemäßheit des Protektroial-Placats für die Zollbedienten, unter Sr. Königl. Maytt. beſondern Schuz und Schirm.

Ebend. §. 9.

Die Direkteurs verſammeln ſich monatlich einmal im Comtoir des Waterſchouts, um die Bücher und Rechnungen, und was dahin gehört, durchzuſehen, auch andere eintretende, der Direktion obliegende Geſchäfte abzumachen. Sollten aber die Geſchäfte eine frühere und öftere Zuſammenkunft erfordern, ſo können ſich die Direkteurs derſelben nicht entziehen, damit nichts verſäumt werde, was zum Beſten des Seemannshauſes und zur Beſorgung der Geſchäfte gereiche.

Ebendaſ. §. 10.

Auſſer dieſen Zuſammenkünften verſammeln ſie ſich auch noch zu Anfang jeden Vierteljahrs, um einem jeden, der aus der Seemannshauskaſſe Unterhalt bekömmt, denſelben, und ſo viel ihm für das eintretende Vierteljahr gebührt, auszahlen! zu laſſen, welches den Penſionairs oder deren Gevollmächtigten in Gegenwart der Direkteurs ſelbſt zugeſtellt werden muß.

Ebend. §. 11.

Bei Beſtimmung des Unterhlts haben die Direkteurs, außer der billiger Weiſe zu nehmenden Rückſicht auf eines jeden innegehabten Bedienung, auch die Dienſtzeit, Aufführung während derſelben, erworbene Geſchicklichkeit im Seeweſen, Alter oder Krankheit, auch eines jeden dermaligen Vermögenszuſtand, ſo wie andere eintretende Umſtände in Betracht zu ziehen. Nach dieſen Rückſichten wird jedem Nothleidenden zu ſeiner Pflege und Erhaltung verhältnißmäßig eine

gewiſſe

gewiſſe Summe zugebilligt, ſo daß für einen Schiffer 2 bis bis 300 Thlr. K. M., für einen Steuermann 150 bis 200 Thlr., und für jeden der Gemeinen 100 bis 150 Thlr. K. M. jährlich ausgeſetzt werden.

Ebendaſelbſt. §. 12.

Auch die Wittwen und Kinder der Kauffarthey-Seeleute haben nach ihrer Männer oder Eltern Tode aus der Seemannshauskaſſe eine jährliche Beyhülfe zu genießen: doch haben von den Wittwen nur diejenigen ſich deſſen zu erfreuen, die wirklich zum Arbeiten unvermögend und nothleidend ſind, und weder Vermögen haben, noch eine Nahrung treiben, womit ſie ſich nothdürftig erhalten könnten; ſo wie auch die Kinder nur daran Theil nehmen, wenn ſie Vater- und Mutterlos, unmündjg, und noch nicht in den Jahren ſind, daß ſie durch Handarbeiten oder Dienen ſich ernähren können: was übrigens das Königl. Kauffarthey-Reglement Art. 6. §. 12, in Betreff des Unterhalts für die Seeleute ſelbſt feſtſetzt, wird auch in Anſehung der Wittwen und Kinder beobachtet, da die Direktion nach eines jeden Umſtänden beſtimmt, was, wie viel und wie lange ſie eine ſolche Unterſtützung zu gegenießen haben ſollen.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Coll v. 22 Dec. 1749.

Die Bücher des Seemannshauſes werden jährlich abgeſchloſſen, und dieſes muß unfehlbar vor dem 1 Febr. des nächſtfolgenden Jahrs bewerkſtelligt ſeyn.

Königl. Kauff. Regl. v. 1748. Art. 6. §. 13. MODEES. W. Th. 4. S. 2690.

Die Seemannshaus-Direktionen ſortiren unter dem Commerz-Collegium, wohin alſo derjenige ſich wenden muß, der ſich über die Direkteurs in Anſehung ihrer Geſchäftsverwaltung beym Seemannshauſe zu beſchweren hat. Das Commerz-Collegium hat auch die Vergehen, die etwa gegen die Direkteurs, den Waterſchout oder die Seemannshaus-Bediente, als ſolche und in ihrem Amte begangen werden, zu unterſuchen und abzumachen: ſollte ein ſolcher Fall eine umſtändlichere Unterſuchung als beym Comm. Collegium thunlich iſt, erfordern, ſo kann es ſolche dem Stadt-Handels-Col-

legium übergeben, wonächſt es jedoch ſelbſt die Sache ſchließlich abmacht.

Königl. Schreib. v. 24 Jan. 1751. Juslen S. 283

Nachdem die National-Abgabe aufgehört hat, die von Rehderey treibenden Kaufleuten erhoben wurde, um ſchiffbrüchige und kranke Schwediſche Seeleute aus der Fremde ins Vaterland zurückzuſchaffen, iſt ſtatt deſſen eine Nationalkaſſe errichtet worden, an welche, außer der gewöhnlichen Seemannshaus-Abgabe von 12 Ore, die Kaufleute jährlich einmal bey der erſten Ausfarth für jede Schiffslaſt 12 Oere K. M. erlegen, wenn das Schiff auſſerhalb des Sundes geht, und 16 Oere K. M., wenn es in der Oſtſee ſegelt.

Königl. Comm. Colleg. Regl. einer National-Kaſſe, 24 Jan. 1772. Art. 1. §. 1. MODEES W. Th 9. S. 807.

Dieſe Nationalkaſſe ſteht unter der Aufſicht und Verwaltung der Seemannshaus-Direktion in Stockholm: über die eingefloſſenen und ausgegebenen Mittel wird jährlich beſonders Buch und Rechnung geführt, ſo im Februar- oder März-Monat des nächſtfolgenden Jahrs an drey oder vier, jedesmal dazu beſonders vor dem Magiſtrat in Stockholm zu ernennende, Deputirte der Rehderey treibenden Kaufmannſchaft, zur Reviſion übergeben wird.

Ebend. §. 2.

Die in dieſe Stockholmſche Nationalkaſſe einfließende Mittel werden als das beſondere Eigenthum der Rehderey treibenden Kaufmannſchaft angeſehen, daher auch kein anderer, wer, und unter welchem Vorwande es auch ſey, ſich mit dieſer Kaſſe, deren Vorrath, Rechnungs-Ablage, und was dem anhängig, auf irgend eine Art zu befaſſen hat.

Ebend. §. 3. Königl. Schreib. a. d. Comm. Colleg. v. 27ſten May 1778.

Dieſe von der Rehderey treibenden Kaufmannſchaft freywillig übernommene Abgabe hört indeſſen auf, ſobald die Kaſſe ſich in dem Stande befindet, daß der Zweck deren Errichtung ohne weitern Zuſchuß erreicht werden könne.

Königl. Comm. Coll. Regl. v. 1772. Art. 1. §. 4. MODEES W. Th. 9. S 808.

Jeder Schiffer, der ein Schiff, ſo einer Rehderey in Stockholm zugehört, führt, muß allemal vom Correſpondent Reh-

Rehder mit den behufigen Creditiven verſehen ſeyn, um darauf bey eintretenden Unglücksfällen oder erlittenen Schiffsbruch, an jedem Ort und wo derſelbe gelten kann, ſo viel Geld heben zu können, als auf das genaueſte dazu erfordert wird, um die Leute nach Schweden zurück zu befördern.

Ebendaſelbſt Art. 2. §. 1.

Er muß ſich auch auf auswärtigen Reiſen bey Unglücksfällen auf das ſorgfältigſte angelegen ſeyn laſſen, ſeine Beſatzung zu retten, und bey Strandungen und andern unglücklichen Vorfällen mit ſeinen Leuten ſich bemühen, Schiff und Gut, ſo viel thunlich iſt, zu bergen.

Ebendaſelbſt §. 2.

Sollte bey einem ſolchen Unglück Schiff und Gut nicht gerettet ſeyn, ſo muß der Schiffer dahin ſorgen, daß die Beſatzung, ſobald als möglich iſt, nach dem erſten Schwediſchen Hafen, am liebſten nach Stockholm zurückbefördert werde.

Ebendaſelbſt. §. 3

Sollte der Schiffer ſelbſt im Schiffsbruch oder ähnlichem Unglück umgekommen ſeyn, ſo ſoll an ſeiner Statt der Steuermann oder ein anderer von der Mannſchaft, der Geſchick dazu hat beym nächſten Schwediſchen Agenten, Conſul, Commiſſarius oder Commiſſionaire Hülfe ſuchen, um nebſt der übrigen Beſatzung mit der erſten Gelegenheit nach Stockholm, und ſollte dies nicht thunlich ſeyn, wenigſtens nach dem erſten Schwediſchen Hafen geſchaft zu werden.

Ebendaſ. §. 4.

Ueber die Koſten und Ausgaben, die der Schiffer ſeiner Beſatzung wegen bey Schiffbruch, Krankheiten oder andern Unglücksfällen hat machen müſſen, ſoll er ein genaues und mit den nöthigen Verifikationen verſehenes Verzeichniß halten, damit er bey der Zuhauſekunft ſolche vor der Seemannshaus-Direktion nachweiſen, und erforderlichen Falls beſchwören könne, da ſie ihm denn, oder der Rehderey in derſelben Münze, worin die Ausgabe geſchehen, oder nach dem wechſelkursmäßigen Werth aus der Kaſſe erſetzt werden müſſen.

Ebendaſ. Art. 3. §. 1.

Alle Schwediſche Agenten, Conſuls, Commiſſarien und Commiſſionaires ſollen auf das ſorgfältigſte mit Rath und That dazu beytragen, daß nothleidende Schwediſche Seeleute aus der Fremde in das Vaterland zurückbefördert werden, und auf alle Weiſe zu hindern ſuchen, daß ſie nicht bey fremden Nationen in Dienſt treten, noch ſich auf fremden Schiffen vermiethen.

Ebend. Art. 4. §. 1.

So haben auch die in der Fremde befindlichen Schwediſchen Schiffer unweigerlich und bey Verantwortung dahin zu ſorgen, daß nach dem Schiffbruch ihre Schwediſche Mannſchaft, wenn es möglich iſt, auf andere Schwediſche Fahrzeuge, die ſich etwa in demſelben, oder dem nächſten Hafen befinden, vermiethet werden: ſollte dazu aber keine Gelegenheit ſeyn, ſo ſind ſie gehalten, ſie ſelbſt gegen Erſetzung der Reiſekoſten mit ſich zurückzuführen.

Ebendaſelbſt §. 2.

Wenn Seeleute aus Stockholm ihre Rückreiſe ſelbſt bewerkſtelligen, und zwar, wenn ſie auf der Oſtſee Schiffbruch erlitten, binnen 3 Monaten, und außerhalb des Sundes, binnen 6 Monaten, ſo werden ihnen aus der Nationalkaſſe in Stockholm die Reiſekoſten erſetzt.

Ebendaſ. §. 3.

Da die Rehderey treibenden Kaufleute in Nyköping, Norrköping, Söderköping, und allen See- und Stapelſtädten der Landshauptmannſchaft Malmö, Chriſtianſtadt, Halmſtad, Kongsbacka, Warberg, Kongelf, Udewalla, Gefle, Sundswall, Björneborg, Chriſtinaſtad, Jacobſtad, Gamla, Carleby und Carlshamm erklärt haben, daß ſie an der in Stockholm errichteten Nationalkaſſe weder Theil nehmen, noch ſelbſt eine ähnliche errichten wollen, ſondern ſtatt deſſen ſich anheiſchig gemacht haben, im Fall ein nach dieſen Städten gehörendes Fahrzeug auswärts verunglücken ſollte, jedesmal ſelbſt auf eigene Koſten die Zurückbefördernng der Beſatzung zu beſorgen; ſo müſſen ſie bey Abſendung ihrer Fahrzeuge nach fremden Orten, ihre Schiffer mit einem Beglaubigungsſchreiben an ein auswärtiges ſicheres Handelshaus verſehen, damit ſie

bey

bey Unglücksfällen und Strandungen ſogleich die nöthigen Gelder erheben können, um die verunglückte Beſatzung zu unterhalten und nach Hauſe zu ſchaffen, wonebſt ſowohl dieſen als andern Städten *), die an der Nationalkaſſe in Stockholm nicht Theil nehmen wollen, obliegt, im Fall einige von ihren Seeleuten, die mit einem ſolchen Beglaubigungsſchreiben nicht verſehen ſind, oder es durch Zufall verlohren haben, verunglücken ſollten, unfehlbar aus eigenen Mitteln alle Vorſchüſſe zu erſetzen, welche die Angenten, Commiſſarien und Conſuls zur Erhaltung und Zurückbeförderung dieſer Leute etwa haben machen müſſen.

Königl. Schreib. vom 11 Decbr. 1771 und 7 Jan. 1772, und des Königl. Commerz-Colleg. Circul. a. d. Landshauptleute v. 24 Jan. 1772.

Wann Schwediſche Seeleute, die auswärts Schiffbruch erlitten haben, in einer Stapelſtadt anlangen, ſo muß der Magiſtrat ſolches ſogleich durch die öffentlichen Zeitungen bekannt machen laſſen, auch den Namen dieſer Leute, den Ort, wo ſie zu Schaden gekommen, und die Rehderey, der ſie zugehörig geweſen, anzeigen.

Des Königl. Comm. Coll. Circul. a. d. Landshauptleute v. 20 Nov. 1772.

Für die Koſten, die der Conſul auf die doch mit aller anſtändigen Sparſamkeit zu bewerkſtelligende Beerdigung Schwediſcher Matroſen verwandt hat, kann er ſich aus der gerichtlich verkauften Nachlaſſenſchaft des Verſtorbenen ſchadlos halten, und der etwanige Rückſtand wird ihm von dem Seemannshauſe erſetzt, wo der Verſtorbene zuletzt abgegangen.

Königl. Comm. Coll- Circul. v. 29 Aug. 1781. Mom. 4. Vergl. Königl. Comm. Coll. Circul. v. 10 Sept. 1783. Siehe S. 20.

*) Für Helſingfors hat das Königl. Comm. Coll. unter dem 20 Nov. 1772, für Gothenburg d. 23 Nov. 1773 und für Waſa unter dem 2 May 1774 das Reglement der Nationalkaſſe ausgefertigt, und in dem Königl. Schreiben an das Commerz-Collegium v. 27 April 1772 iſt das Reglement der Nationalkaſſe in Norrköping gnädigſt beſtätigt worden.

Dreyzehntes Kapitel.

Von des Schiffers Pflicht, wann ein Todesfall ſich ereignet.

„So oft ein Seefahrender entweder auf dem Schiffe „oder auf dem Lande ſtirbt, ſo ſoll der Schiffer, der ihn „ins Schiff genommen, er ſey im Dienſt, oder nicht, in „Gegenwart zweier anderer, am liebſten Bekannten oder „Verwandten des Verſtorbenen ein richtiges Verzeichniß „von allen und jeden Sachen und Eigenthum des Verſtor„benen aufnehmen laſſen, und ſolches alles in ſeine Ver„wahrung nehmen, bis er wieder nach der Stadt zurück„kömt, wo er abgeſegelt iſt, oder den Verſtorbenen ange„nommen hat, oder deſſen Erben ſich finden laſſen, da er „denn nach dem Verzeichniß die Sachen an das Gericht „abliefern ſoll, um ſie danächſt den zu zuſtellen, der dazu „das nächſte Recht hat. Sollten aber Sachen darunter „ſeyn, die dem Verderben ausgeſetzt ſind, ſo ſoll der Schif„fer ermächtigt ſeyn, ſolche am Maſt dem Meiſtbietenden „gegen baare Bezahlung oder Abzug vom Lohn zu ver„kaufen, und ſoll der Schiffer hierüber Rechnung ablegen. „Verſäumt der Schiffer dieſes alles, ſo ſoll er jedesmal „dreyßig Thaler verwirckt haben, die in drey Theile, an „den Kläger, arme Seefahrende, und denjenigen vertheilt „werden, der deſſelben Verſehen anzeigt, und iſt er nichts „deſto weniger ſchuldig, denn Erben des Verſtorbenen für „alles, was ſie mit Recht zu fordern haben mögten, ver„antwortlich zu ſeyn. S. R.

Vierzehntes Kapitel.

Von Verwundung und Heilung der Schiffsleute.

„Bekommt einer von den Schifsleuten Blutſchaden, „Wunden, oder andere Schaden, bey den Geſchäften,

„die

„die er auf Befehl des Schiffers verrichtet, ſo ſoll der „Schiffer ſchuldig ſeyn, ihn auf Schiffskoſten heilen zu „laſſen, und ihm ſeinen vollen Lohn für die ganze Reiſe zu „geben, wenn gleich er auch nicht im Stande wäre, ſeinen „Dienſt zu endigen. Käme aber einer durch eigene Schuld, „Trunckenheit, Uebermuth oder andere ähnliche Begeben„heit zu Schaden; ſo ſteht er ſeine eigene Gefahr, und iſt „der Schiffer wenn er es will, berechtigt, ihm den Dienſt „aufzukündigen, und einen andern anzunehmen. Ge„ſchiehet ſolches, ehe die Reiſe angetreten worden, ſo ſoll „derſelbe dem Schiffer alles zurückgeben, was er von ihm „erhoben hat, auch ihm dasjenige gut thun, was er dem „neuangenommenen etwa mehr an Lohn geben muß. S. R.

Funfzehntes Kapitel.

Von dem Schiffs-Chirurgus.

„Ein Chirurgus, welcher auf dem Schiffe dienet, ſoll „ſchuldig ſeyn, allen und jeden von den Schiffsleuten mit „Haarbeſchneiden und Barbieren zu dienen, auch ihre „Schäden und Kranheiten zu heilen, ohne daß er dafür „mehr, als ſeinen ordentlichen Lohn genieße. Hat er von „jemanden etwas dafür genommen, ſo ſoll er es völlig „wieder zurückgeben, wenn nicht anders, ſeinem Lohn, und „ſind alle ihm dieſerwegen gemachten, mündlichen oder „ſchriftlichen Verſprechen ungültig und von keinem Werth. „Iſt aber einer mit einer böſen und anſteckenden Krankheit „behaftet, oder auch außer dem Schiffsdienſt zu Schaden „gekommen, ſo genießt er eine billige Belohnung, wie ſich „beyde vergleichen, oder auch drey unpartheyiſche Schiffs„offiziere für Recht ſprechen. S. R.

Der Arzt ſoll ſich getreu, redlich und aufrichtig bezeigen, und nach Möglichkeit und beſten Einſichten dahin trachten, daß er den Kranken, die ſich ihm anvertrauen, nicht

blos für Bezahlung, ſondern auch aus chriſtlicher Liebe, wiederum zur Geſundheit verhelfe, und gehörige Sorge für ſie tragen. Er muß keinem wiſſentlich und vorſeßlich im geringſten ſchaden, noch ſich dazu weder ſeines eigenen, noch eines andern Vortheils wegen bereden laſſen, viel weniger ſelbſt, oder durch andere jemanden etwas verordnen, was ſeiner Geſundheit und Leben auf irgend eine Art nachtheilig werden könnte, ſondern dergleichen vielmehr auf alle Weiſe verhüten und davor warnen, und es offenbaren, wann er merkt, daß ſo etwas obhanden wäre, ſo wie auch Kindern, gebohrnen und ungebohrnen, beſtermaßen zu Hülfe zu kommen, und ſie vielmehr zu erhalten ſuchen, als ihnen ſchädlich zu ſeyn oder gar die Frucht abzutreiben. Was ihm von dem Patienten, oder ſeinetwegen anvertrauet wird, es ſey um guten Rath zu erhalten, oder in einer andern Abſicht, und deſſelben Gebrechen und dergleichen betrift, und ihn ſchamroth machen könnte, und verſchwiegen werden muß, ſoll der Arzt keinem, wer es auch ſey, entdecken, ſondern es beſtändig verbergen, übrigens iſt er verbunden, alle Verordnungen und Einrichtungen, die die beſſere Behandlung und Hülfe des Kranken zum Zweck haben, unverrückt zu beobachten und befördern, hingegen allen Unordnungen, ſo viel er kann zu ſteuern. Auch liegt ihm ob, allen Beſichtigungen und Oefnungen todter Körper und den dazu gehörigen Unterſuchungen, die ihm zum Unterricht des Richters aufgetragen werden, beyzuwohnen, ſolche ohne Verzug, mit Fleiß, Treue und Vorſicht zu verrichten, und danächſt nach Beſchaffenheit der Krankheit, des Schadens oder der Wunde zuverläſſige Zeugniſſe darüber auszuſtellen, ſo wie er denn alle Atteſtate, die von ihm, als Arzt begehrt werden, mit Aufmerkſamkeit und Genauigkeit, aufrichtig und unpartheyiſch abzufaſſen hat, ſo daß er ſie jedesmal vor Gericht beſchwören könnte, und ſoll er ſich dabey weder durch Verwandſchaft, Freundſchaft, Beförderung, Geſchenke, Haß und Neid, noch irgend einen andern Bewegungsgrund von der Wahrheit im geringſten entfernen laſſen.

Des Artztes Eid. MODEES W. Th. 6. S. 4726.

Sechs-

Sechszehntes Kapitel.

Vom Spiel der Schiffsleute.

„Keinem der Schiffsleute, hohem oder niedern, ſoll es „erlaubt ſeyn, auf oder außer dem Schiffe, ſolange die „Reiſe dauert, um Geld oder Geldeswerth zu ſpielen. „Handelt einer dagegen, ſo hat er ſo viel verbrochen, als „beym Spiel ausgeſetzt, oder auch gewonnen worden, wel„ches den armen Seefahrenden zufließt, und erlegt ein „jeder, ſowohl der verlierende, als gewinnende, noch zur „Strafe drey Mark, die in drey Theile, an den Schiffer, „und die unſchuldigen Schifsleute, vertheilt werden, und „kann der Schiffer ſolches entweder gleich einfordern, oder „auch nach geendigter Reiſe vom Lohn abziehen. Spielt „jemand auf Borg, ſo gilt eben daſſelbe. Hat jemand über „ſolche Schuld eine Handſchrift von einem andern, ſo ſoll „der Schiffer ſchuldig ſeyn, ſie zu zerreißen. Uebrigens iſt „ein ſolcher Schuld-Brief ganz ungültig, ſowohl in als „außer Gericht, und kann darauf weder etwas gefordert „noch erhoben werden, auch ſoll ein darauf ergangenes Ur„thel nicht rechtsbeſtåndig ſeyn. S. R. und Königl Kauffarthey-Regl. v. 1748. Art. 3. §. 5. MODEES W. Th. 4. S. 2677.

Siebenzehntes Kapitel.

Von der Vorſichtigkeit der Schiffsleute im Schiffe.

„Wer von den Schiffsleuten ſich an Bord betrinckt, oder „ſeine Wache verſchläft und vernachläßigt, oder auch mit „Licht, Feuer oder ſonſt bloßen Feuerwerck unter dem Ober„lauff, beſonders im Raum, und in den Speiſe- und Pul-

„ver-Kammern geht, oder ohne des Schiffers Erlaubniß „und Vorwiſſen eine Koje oder Schlafſtelle im Schiffe „einnimmt, oder loſes Heu oder Stroh dort liegen hat, „ſoll in eine Geldſtrafe von drey Mark verfallen ſeyn. „Vergeht ſich der Schiffer, Steuermann oder einer von „denen, die in der Kajüte eſſen, in ſolcher Art, ſo erlegt er „ſechs Mark. Dieſe Strafgelder fließen den Armen See-„fahrenden zu. S. R.

und Königl. Kauffarthey-Regl. v. 1748. Art. 3. §. 5. MODEES W. Th. 4. S. 2677.

Dieſe Strafgelder von 3 und 6 Mark für unvorſichtiges Umgehen mit Feuer entſprechen dem Vergehen und der Gefahr eben nicht. Erſetzung für verurſachten Schaden wird zwar nicht beſtimmt, doch folgt dieſes wohl von ſelbſt, wenn das Vergehen erwieſen iſt, und da dürfte denn nach dem Schwediſchen Geſezbuch das 24ſte von Feuersbrunſt handelnde Kapitel der Abtheil. vom Bauweſen, die anwendbarſte Geſezſtelle ſeyn, nach welcher, nebſt den Strafgeldern, der Schade zu erſetzen, und im Fall Menſchen dabey umgekommen, auch das Manngeld zu bezahlen wäre. Sollte der Schuldige weder den Schaden erſetzen, noch die Strafgelder bezahlen können, muß er es abarbeiten, oder auch am Körper dafür büßen, worunter derjenige, der den Schaden erlitten, zu wählen hat. Wird vorſetzlich Feuer auf dem Schiffe angelegt, gerade nicht in der Abſicht zu rauben, und ohne daß das Schiff auf den Strand gerathen, wovon beſonders im Schwediſchen Geſezbuch Abtheil. von den Verbrechen Kapitel 21 §. 4 gehandelt wird, ſo wird ohne Zweifel das 11te Kapitel am angeführten Ort am beſten angewandt werden können, obgleich dieſes Falles dort keine Erwähnung geſchieht.

Vergl. das 27ſte Kapitel dieſer Abtheilung.

Acht-

Achtzehntes Kapitel.

Von des Schiffers Pflicht bey einem bewehrten Schiffe.

„Alle Schiffer, die auf bewafneten Fahrzeugen ſegeln, „ſollen genau darauf achten, auch ihre Konſtapel und „andere Bedienten dazu anhalten, daß das Pulver alle „vierzehn Tage gewendet und umgerührt, und bey gutem „Wetter und wann das Feuer gut ausgelöſcht worden, auf „dem Verdeck gewittert und getrocknet werde, vorzüglich „am Lande, wo es mit beſſerer Bequemlichkeit geſchehen „kann. Sie ſollen auch dahin ſehen, daß die Stücke auf „dem Schiffe mit der Ladung, jede Art für ſich, und an= „derer dazu gehörigen Geräthſchaft, allezeit fertig und in „guter Ordnung gehalten werden. Thun ſie dieſes nicht, „ſo daß etwas aus Vernachläſſigung verdirbt, oder ſonſt „einiger Schade durch ihre Verſäumung Schiff und Gut „betrifft, ſo ſollen ſie dafür verantwortlich ſeyn, je nachdem „die Beſichtigung des durch ihr Vergehen angerichteten „Schadens es ausweiſet. Keiner von den Schiffsleuten „darf am Bord ſchießen, es wäre denn, daß der Schiffer „es beföhle oder zuließe: thut er es doch, ſo ſoll er dafür vom „Schiffer beſtraft werden, auch das verſchoſſene Pulver „und Bley doppelt bezahlen. S. R.

Neunzehntes Kapitel.

Vom Schiffsbot und anderer Geräthſchaft.

„Wenn einer von den Schiffsleuten das Schiffsbot oder „Esping ohne des Schiffers Wiſſen und Willen ablöſet, „ſo ſoll er ſechs Marck bezahlen. Wenn ein Fremder ein „Schiffsbot ohne Erlaubniß nimmt und gebraucht, ſo erlegt

„er ebenfalls ſechs Marck, und bezahlt dem Eigenthümer „dafür einen billigen Lohn, erſetzt ihm auch allen Schaden, „der etwa dadurch verurſacht worden. Wenn jemand Ge-„räthſchaft, ſo zum Schiff oder einem der Schiffsbedienten „gehört, verdirbt oder abhanden bringt, ſo ſoll er drey „Marck zahlen und auch den Schaden erſetzen. S. R. und Königl. Kauff. Regl. v. 1748. Art. 3. §. 5. MODEES W. Th. 4. S. 2677.

Zwanzigſtes Kapitel.

Von der verbotenen Tauffung der Schiffsleute.

„Segelt nach dieſem ein Schiffer vor dem Kullen *) oder „irgend einer andern Erdſpitze oder Vorgebirge vorbey, wo „man ſonſt gewohnt geweſen, diejenigen zu tauffen, die „dieſe Fahrt vorher noch nicht mitgemacht hatten, ſo ſoll „nach dieſem eine ſolche Tauffung nicht geduldet und zuge-„laſſen werden, ſondern der Schiffer ſoll für jeden Matroſen, „welcher daſelbſt vorher noch nicht geſegelt iſt, auf jede „Tiſchgeſellſchaft ſeiner Leute eine Kanne Wein geben, ſo „daß ein jeder einen Trunck davon bekomme. Aber andere „Seefahrende ſollen ganz frey ſeyn, es ſey denn, daß ſie „aus guten Willen dem Schiffsvolck etwas zum Beſten „geben wollen. Handelt jemand hiergegen mit Gewalt „oder auf irgend eine Art, ſo ſoll er dafür nach Gutdünken „des Richters beſtraft werden. S. R.

Ein-

*) Vermuthlich das Vorgebirge der guten Hofnung. Eine Be-ſchreibung dieſer Ceremonie, die mit Seeleuten und Reiſenden, die ſonſt die Linie noch nicht paſſirt waren, vorgenommen ward, findet man in Ludovici Kaufmanns-Lexicon Art. Taufe.

Ein und zwanzigſtes Kapitel.

Von Zank und Schlägerey unter den Schiffsleuten.

„Wenn einer von den Schiffsleuten gegen den andern „unhöflich redet, flucht und ſchwört, ſagt du lügſt, oder „ſonſt dergleichen, ſo erlegt er zur Strafe ſechs Oere. Giebt „einer dem andern Scheltworte auf dem Schiff- oder am „Lande ſo erlegt derjenige, welcher ſich zuerſt vergan„gangen, drey Marck, und derjenige, ſo geſcholten worden, „und antwortet, halb ſo viel. Vergeht ſich einer auf ſolche „Art gegen den Schiffer, oder denjenigen, welchen in ſeiner „Stelle ſteht, ſo wird die Strafe um die Hälfte vergrößert. „Wenn der Schiffer ſich hierin vergeht, ſo wird er, wie „ein anderer, geſtraft. S. R.

Königl. Kauffarthey-Regl. Art. 3. §. 5. MODEES W. Th. 4. S. 2677.

„Schlägt einer den andern blos mit den Händen, ſo „giebt er für jeden Schlag ſechs Mark Strafe, und wenn „der Geſchlagene auf friſcher That dem andern wieder ſchlägt, „auch mehr als einen Schlag, ſo erlegt er nur die Hälfte. „Sollte der Schiffer einmal einem ſeiner Leute ſeiner Unbe„ſcheidenheit, Unverſtandes, oder andern Verſehens wegen, „entweder mit der Hand oder dem Stock einen Schlag ge„ben; ſo ſoll er deshalb eben nicht zur Verantwortung gezo„gen werden; ſchlägt er aber mehr, ſo kann der Gezüchtigte „ſich billiger Weiſe wehren. Legt aber einer von den Leuten „Hand an den Schiffer, oder denjenigen, welchen er in ſeine „Stelle geſetzt hat, ſchlägt oder verwundet ihn, ſo hat er ſei„nen ganzen Lohn verwirkt, und wird vor Gericht geſtellt, „und nach dem 15ten Kap. der Abtheil. des Schwed. Geſetz„buchs von Verbrechen zur Strafe verurtheilt, ſo wie eben „ſo wenig der Schiffer, wenn er ſeine Leute oder Bedienten „unvernünftig behandelt, der gerichtlichen Anſprache und ge„bührenden Strafe entgehen ſoll. S. R.

Königl. Kauff. Regl. v. 1748 Art. 3 §. 5. MODEES W. Th. 4. S. 2677.

Tödtet ein Dienſtbothe vorſetzlich ſeinen rechtmäßigen Hausvater oder Hausmutter, ſo ſoll er Hand und Kopf verlieren, und wird ſodann, iſt es eine Mannsperſon, auf das Rad gelegt, und iſt es eine Frauensperſon auf dem Scheiterhaufen verbrannt.

Schwed. Geſetzb. Abtheil. v. Verbrechen, Kap. 15. §. 1.

Wenn Arbeitsleute, die beſonders und für Tageslohn arbeiten, ihrer Hausherrſchaft nachſtellen, um ihnen am Leben oder Gliedmaßen zu ſchaden, und ſie verwunden, oder blau oder blutrünſtig ſchlagen; ſo werden ſie, eine Mannsperſon, mit zwey und dreyßig Paar Ruthen, und eine Frauensperſon mit vier und zwanzig Paar Ruthen beſtraft, werden ihrer Ehre verluſtig erklärt, und müſſen nach Beſchaffenheit des Verbrechens Ein oder mehrere Jahre auf einer Feſtung arbeiten, während welcher Zeit ſie jährlich einmal dieſelbe Ruthenſtrafe erleiden müſſen, und zwar an demſelben Tage, da ſie ſie das erſte Mal bekamen.

Königl. Verordn. v. 16. July 1776. MODEES W. Th. 10 S. 622.

Schlägt, ſtößt oder hauet ein Dienſtbothe vorſetzlicher Weiſe ſeinen Hausvater oder ſeine Hausmutter, doch ſo daß ſie gerade nicht davon ſterben, ſo werden ſie reſp. mit zwey und dreyßig und vier und zwanzig Paar Ruthen, oder vier und zwanzig Tage Gefängniß bey Waſſer und Brod beſtraft. Geſchieht es aus Uebereilung, ſo iſt die Strafe achtzehn und vierzehn Paar Ruthen, oder ſechszehn Tage Gefängniß bey Waſſer und Brod.

Schwed. Geſezb. Abth. v. d. Verbrechen Kapit. 15. §. 2.

Wer ſeinen Vorgeſetzten, der in des Hausvaters Stelle geſetzt iſt, tödtet, giebt Leben für Leben, und wird, eine Mannsperſon, gerädert, eine Frauensperſon, auf dem Scheiterhaufen verbrannt.

Ebendaſelbſt §. 5.

Schlägt einer ſeinen Vorgeſetzten, oder den, der in des Hausvaters Stelle geſetzt iſt, der bezahlt vierfache Strafe.

Ebend. §. 6.

In allen dieſen Fällen muß der Verbrecher, wenn er nicht am Leben geſtraft wird, öffentliche Abbitte thun.

Ebend. §. 9.

Zwey=

Zwey und zwanzigſtes Kapitel.

Vom Schiffer-Recht, und Einforderung der Straf-Gelder.

„Wenn Schwüre, Flüche, unhöfliche Worte oder andere „Unanſtändigkeiten während der Reiſe unter den Schiffs„leuten vorfallen, und worüber keine gewiſſe Strafe feſt„geſetzt iſt; ſo ſoll der Schiffer das Recht haben, nach „ſeinem Gutdünken zu ſtrafen, und ſolche mit Geldbuße, doch „nicht höher als ſechs Mark, zu belegen, und kann der „Schiffer, wenn dergleichen oder andere Vergehen auf der „Reiſe vorfallen, mit ſeinen Schiffs-Offizieren und ein„ſichtsvollſten Bootsleuten, die unpartheyiſch ſind, die Sache „vornehmen, unterſuchen, und die Geldbuße erkennen, „wie in dieſem Seerecht feſtgeſetzt iſt. Iſt aber das Ver„gehen zu groß, als daß der Schiffer es auf dieſe Art ab„machen könnte, ſo ſoll er den Schuldigen feſtnehmen, und „die Sache bey ſeiner Zuhauſekunft dem Gericht anzeigen, „wozu ihm die übrigen Schiffsleute, wenn es nöthig iſt, be„hülflich ſeyn, widrigenfalls ſelbſt des andern verdiente „Strafe erleiden ſollen. S. R.

Begeht ein Schwede auswärts an einem andern Schweden, Todtſchlag oder ein anderes ſchweres Verbrechen, und wird er dort nicht ergriffen, ſondern kömmt in das Reich zurück; ſo wird er, wenn das Verbrechen erwieſen iſt, da, wo er ertappt wird, nach Schwediſchen Geſetzen verurtheilt, ſollte gleich auch kein Privat-Kläger auftreten. Ueber die Vergehen der Seeleute auf der Reiſe vom fremden Ort beſtimmt das Seerecht.

Schwed. Geſezb. Abth. vom Proceſ. Kapit. 10. §. 22.

Bey Gelegenheit eines Todtſchlags, den ein Schwediſcher Bauer Erik Erſſon drey Meilen jenſeits der Norwegiſchen Grenze an einem Unbekannten, den er für den Dieb ſeines Pferdes hielte, begangen, mußte auf Sr. Maytt. Befehl

fehl das Königl. Hofgericht dem Landshauptmann Danckwardt aufgeben, daß er dem Amtmann oder Befehlshaber im Däniſchen Norwegen anzeigte, wie Erik Erſſon in gefänglicher Verwahrſam gehalten würde, und man dieſſeits geſonnen wäre, ihn nebſt dem hier gehaltenen Unterſuchungs-Protocoll gegen gehörige Verſicherung nach Norwegen zu liefern, um dort mit den dreyen Däniſchen Unterthanen, die an den Morde Theil genommen, einer fernern Unterſuchung unterworfen zu werden, wonächſt man ihn hier wieder zurück erwarte, und nicht unterlaßen würde, mit ihm nach den Geſetzen und der befundenen Beſchaffenheit des Verbrechens weiter zu verfahren.

Königl. Schreib. a. d. Schwed. Hofgericht vom 4 Martii 1726.

Die Verbrechen, welche auf den Fahrzeugen unter einheimiſchen Reiſen begangen werden, ſollen zur Bequemlichkeit der Parten von demjenigen Gericht vorgenommen werden, unter welchem die Parten in Anſehung ihres Wohnorts ſortiren.

Königl. Schreib. v. 16 Martii 1748 IUSLEEN S. 199.

Verbrechen und Vergehen, die Seeleute auf der Reiſe und wenn ſie im Hafen liegen, gegen die Wachen auf den Feſtungen ausüben, werden vom Kriegsgericht, wenn ein ſolches am Ort ſich befindet, und ſonſt vom nächſten District- oder Stadt-Gericht unterſucht und abgemacht.

Königl. Schreib. v. 9 Martii 1758 IUSLEEN. S. 479.

Alle während der Reiſe und der Zeit, da das Fahrzeug zu Stockholm im Hafen liegt, am Bord vorgefallene, geringere Verbrechen und Verſehen kann der Waterſchout nebſt einem von der Seemannshaus-Direction ihm zugeordneten Schiffer und dem Comtoir-Schreiber unterſuchen und abmachen, und den Schuldigen in Geldſtrafe von 16 Oere bis 6 Th. S. M. verurtheilen, wogegen keine weitere Berufung und Beſchwerdeführung zugelaſſen wird. Auch in andern, als dieſen geringern Vergehen, und welche gegen Seeleute bey der Direction angetragen werden, und mit den übrigen Geſchäften des Seemannshauſes Gemeinſchaft haben, kann daſſelbe, zur Erleichterung der Arbeit bey den ordinären Gerichtsſtühlen, einen ſolchen Seemann vor ſich fordern, und im Fall er, oder die, welche mit verwickelt ſind, zu erſcheinen ſich weigern ſol-

ten,

ten, ſie mit Wache holen laſſen, da denn die Sache vor dem Protokoll unterſucht wird: ſollte das Vergehen wichtiger ſeyn, als daß eine bloße Vermahnung und Warnung hinlänglich wäre, ſo werden die Schuldigen nebſt dem Unterſuchungs-Protokoll dem Stadt-Nieder-Gericht zur weitern Unterſuchung und Beſtrafung übergeben.

Königl. Schreiben a. d. Commerz-Colleg. v. 22. Dec. 1749 und 3 Novbr. 1763 und des Königl. Comm. Coll. Publicat. v. 19 Dec. 1763 MODEES W. Th. 7. S. 5640. Vergl. Königl. Kauff. Regl. von 1748 Art. 7. §. 8. MODEES W. Th. 4. S. 2692.

„Alle Strafgelder, die ſolchergeſtalt auf der Reiſe „verwirkt werden, mag der Schiffer von dem Schuldigen „ſogleich einfordern, oder auch von der Heuer abkürtzen, „wann die Reiſe geendigt iſt, und ſoll er darüber richtige „Rechnung halten, und die Strafgelder, die den Armen „Seefahrenden zukommen, an deren Vorſteher abliefern, „und ſich darüber quittiren laſſen. Verſäumet er es, ſo „bezahlt er ſelbſt noch einmal ſo viel. Entſteht hernach „darüber Streit zwiſchen dem Schiffer und ſeinen Leuten, „ſo kann der Schiffer ſich mit dieſen Rechnungen und Quit„tungen ſchützen. Setzte ſich einer von den Schiffsleuten „gänzlich dawider, und will ſich nichts abkürzen laſſen, ſo „hat das Gericht zu entſcheiden, wie die Strafe deſſelben zu „vermehren ſey. S. R.

Drey und zwanzigſtes Kapitel.

Von Veränderung des Schiffers auf der Reiſe.

„Wird ein Schiffer abgeſetzt, erkranckt oder ſtirbt er „während der Reiſe, und ein neuer wird angenommen, ſo „ſollen alle Schifsleute dem neu Angenommen, gleich dem „vorigen, dienen, folgen und gehorchen. Wenn aber ein „Schiffer ſein Schiff verkauft, oder ſonſt auf irgend eine Art „einem andern überläßt; ſo ſind die Leute dem neuen „Schiffer nicht weiter verpflichtet, als ſo lange die Reiſe

„dauert, wozu ſie zuerſt gemiethet waren. Will der neue „Schiffer zur Vollendung dieſer Reiſe die vorigen Leute „nicht gebrauchen, ſo ſoll ihnen ihr voriger Schiffer den „vollen Lohn auszahlen, und ſie auf ſeine Koſten frey nach „dem Ort ſchaffen, wo er zuerſt mit dem Schiffe abge„ſegelt iſt. S. R.

Vergl. daſ. 5. u. 9 Kap. der Abtheil. von der Rhederey.

Vier und zwanzigſtes Kapitel.

Von Ablöhnung der Schiffsleute und Löſchung des Schiffs.

„Wann eine Reiſe gemacht und geendigt iſt, in- oder „auſſerhalb Reichs, ſoll der Schiffer ſeinen Leuten Lohn „und Heuer, der Abrede gemäß, erlegen und bezahlen, „bey funfzehn Thaler Strafe, die unter die Schiffsleute „vertheilt werden. Doch ſind ſie vorher noch ſchuldig, das „Schiff auszuladen und wieder zu ballaſten, auch die Segel „vom Raa abzunehmen, und wenn der Schiffer es will, „das Schiff abtakeln zu helfen, im Fall es an Ort und „Stelle oder in der Nähe geſchieht, und die Leute dadurch „nicht über vierzehn Werkeltage nach ihrer Ankunft aufgehal„ten werden, wenn es thunlich iſt, oder wie der Richter da„rüber entſcheiden mag. Bezahlt der Schiffer ſeinen Leuten „den Lohn nicht binnen vier und zwanzig Stunden, nach„dem ſie das Schiff ſolchergeſtallt in Ordnung geſetzt und „alſo nichts weiter darauf zu thun haben, ſo büßt er jeden „Tag des Verzugs, jedem Offizier mit acht Mark, und „jedem Matroſen mit fünf Mark, bis der Lohn von ihm „bezahlt wird. S. R.

Bey einem Concurs der Gläubiger wird von dem im Schiff befindlichen Gut, zuerſt der Lohn der Leute und ſodann die Fracht und Schiffs-Heuer bezahlt.

Schwed. Gtſezb. Abth. von Handelsſachen Kap. 17. §. 5.

„Nun kann es ſich begeben, daß der Schiffer auf der „Hinreiſe durch dieſe oder jene Umſtände genöthigt wird, in

„ir-

„irgend einen andern Hafen einzulaufen, als wohin er ſich „beſtimmt und die Schiffsleute gemiethet hat: will er nun „dort einen Theil Ladung löſchen, ſo ſollen die Schiffsleute „ihm dabey, bey Verluſt ihres halben Lohns oder der Heuer „von zwey Monaten, behülflich ſeyn, wofür ſie aber doch, „außer ihrem Lohn, ein Paar neue Schuhe oder deren „Werth bekommen ſollen. Wenn er aber dort die ganze „Ladung löſcht, und entweder eine neue Ladung, oder auch „Ballaſt wieder einnimt, ſo ſoll der ſämtlichen Schiffsleute „Lohn als verdient angeſehen werden, gerade als wenn es „an dem Orte, wohin die Reiſe zuerſt beſtimmt war, ge„ſchehen wäre. Nichts deſto weniger ſoll aber das Schiffs„volk hernach ſchuldig ſeyn, dem Schiffer weiter, oder zu „Hauſe zu folgen, wie derſelbe es verlangt, bey der oben „benannten Strafe. Sollte es ſich auch auf der Rückreiſe „begeben, daß der Schiffer an einem abwärts gelegenen „Ort ſeine Ladung löſchte, ſo ſoll der ganze Lohn der Leute „als verdienet angeſehen werden, als wäre die ganze Reiſe „geendigt. Doch ſollen die Schiffsleute in des Schiffers „Dienſt bleiben, bis er dahin wieder zurückgekommen, wo „er ausgeſegelt iſt.

„Will auch der Schiffer entweder aus Mangel an „Fracht, oder anderer Urſache wegen gänzlich nach einem „andern Ort ſegeln, als wohin die Schiffsleute zuerſt ge„dungen worden, ſo ſollen ſie doch nichts deſto weni„ger ſchuldig ſeyn, ſowohl die Offiziers als Gemeinen, „ſie mögen für die ganze Reiſe, oder nach Monaten, „oder auch für einen Theil der Schiffsfracht gemie„thet ſeyn, dem Schiffer in allem zu gehorchen, ſo ferne „er nicht nach unfreyen und verbotenen Orten fahren „will; nur muß ihr Lohn, ſo viel die andere Reiſe länger „dauert, dafür verbeſſert, und iſt ſie kürzer, nicht verrin„gert werden. Können der Schiffer und die Leute um die „Lohnsverbeſſerung nicht einig werden, ſo hat das Gericht „des unter Schwediſcher Krone gelegenen Orts, wo das „Schiff ausgeſegelt iſt, darüber zu entſcheiden. S. R.

Die ganze Schwediſche Seefahrt iſt frey von Anlegung und Abſendung eines Fahrzeugs nach den Feſtungen, Schanzen und Caſtelen, worauf, ſowohl nach einheimiſchen als auswärtigem Gebrauch, in Anſehung der Seefahrenden die Journäle vermittelſt der Prejung, entweder vom Feſtungswall durch Zurufen, oder durch eine Chaluppe gehalten werden müſſen: der Schiffer, welcher auf geſchehene Prejung nicht richtig antwortet, oder bey Ankunft der Feſtungs-Chaluppe nicht, wenn es verlangt wird, durch Hülfe des Segels und Ruders an Bord zu legen, und dadurch die Prejung zu erleichtern ſucht, ſoll in eine Strafe von von Einhundert Thaler S. M. verfallen ſeyn. Im Fall aber Sr. Königl. Maytt. einmal eine genauere Aufmerkſamkeit auf einkommende und ausgehende Fahrzeuge in dieſer oder jenen Abſicht nöthig finden ſollten, oder das Oberſtatthalter-Amt in der Reſidenz und der höchſte Militair-Befehlshaber in den Gegenden wo Seefeſtungen ſind, bey einer unvermuthet ſich ereignenden wichtigen Begebenheit Viſitation veranſtalten wolten; ſo werden deshalb beſondere Ordres an die Commandanten auf ſo lange Zeit ausgefertigt, als es für nöthig angeſehen wird, wobey auch die Commandanten und Seefahrenden zu beobachten haben, was in ſolchen Fällen ihnen vom Oberſtatthalter-Amt oder Befehlshaber vorgeſchrieben wird, da denn dem Schiffer beſonders obliegt, diejenigen, welche vom Commandanten auf der Chaluppe zur Viſitation abgeſchickt ſind, dabey nicht zu übereilen, ſondern ihnen vielmehr dabey an Hand zu gehen: Sollte er dieſes unterlaſſen, oder ſogar fortſegeln, und dadurch der Viſitation entgehen wollen, ſo kann Feuer auf ihn gegeben werden.

Königl. Verord. v. 18 Dec. 1775. MODEES W. Th. 10. S. 504.

Nur auf und bey dem Caſtell vor Stockholm werden die Kanonen nach vorigem Gebrauch noch gelöſet, wann Fahrzeuge ankommen.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Coll. v. 2 May 1763.

Ein Kronfahrzeug, welches vor einer Veſtung flaggt und wimpelt, und zugleich ſie mit Kanonenſchüſſen ſalutirt, bekömmt Antwort mit zwey ſechspfündigen Kanonenſchüſſen, und ein

Kauf-

Kauffarthey - Fahrzeug, welches während der Vorbeyfahrt flaggt, und zugleich die Veſtung mit vier Kanonenſchüſſen begrüßt, bekömmt Antwort mit zwey dreypfündigen Schüſſen; ſollte es aber nur zweymal ſchießen, ſo bekömmt es gar keine Antwort.

Königl. Verord. v. 24 Oct. 1774. §. 2. MODEES W. Th. 10 S. 410. Vergl. Königl. Verord. v. 10 Iuly 1775. §§. 1. 2. MODEES W. Th. 10. S. 479. und die Königl. Verord. v. 4 April 1785 §. 2. Mom. 15.

Wann Schiffer, ſowohl von der Oſt-als Mälar-See-Seite, bey Nachtzeit nach neun Uhr, und nach dem der Zapfenſtreich geſchlagen worden, auf dem Strom bey Stockholm ankommen, und die Anker auswerfen, ſo iſt ihnen nicht erlaubt, Kanonenſchüſſe, weder als Gruß, noch in einer andern Abſicht zu thun, bey Strafe von Ein Rthlr. für jeden Schuß, der des Abends nach dieſer Zeit bis des Morgens um 4 Uhr, da Reverl geſchlagen, abgeſchoſſen wird: bey nemlicher Strafe ſind auch die ſogenannten Gaſtrirungen oder das Schieſſen mit Kanonen und anderem Gewehr auf dem Strom zur Nachtzeit nach neun Uhr, verboten.

Des Oberſtatthalter-Amts Publicat. v. 21 Aug. 1793.

Die Grüße fremder Kronfahrzeuge müßen von den Königl. Feſtungen und Caſtellen allezeit mit eben ſo viel Schüſſen beantwortet werden, als ſie gethan haben.

Königl. Schreib. v. 20 Novbr. 1775. Ugglas. S. 235.

„Keiner ſoll Ballaſt an den Orten auswerffen, wo „es verboten iſt, bey der Strafe, die eine jede Stadt „darauf geſetzt hat. S. R.

Verſperrt einer das Fahrwaſſen, ſo muß er zehn Thaler erlegen, und die Verſperrung wieder wegreißen.

Schwed. Geſezb. Abth. vom Bauweſen Kapit. 20 §. 2. Vergl. Kapit. 17. §. 4. am angef. Ort. In Betreff des Forums ſ. Schwed. Geſezb. Abth. vom Proceſſ. Kap. 10. §. 14 und wegen Vertheilung der Strafgelder Kap. 32. §. 1.

Die Lootſen müſſen, wann ſie auf den Schiffen, oder unterwegs beym Lootſen ſind, genau darauf achten, daß kein Ballaſt, weder während des Segels, noch wann die Schiffe ſtill im Hafen oder auf der Rehde liegen, in den Hafen, die Rhede oder in das Fahrwaſſer geworfen werde, und ſolches,

wann es geſchieht, ſogleich dem behörigen Inſpector, Auffeher oder Altermann zur Beſtrafung anzeigen: verſäumen die Lootſen hierinn ihre Pflicht, ſo daß ſie es entweder an der gehörigen Aufmerkſamkeit oder Anzeige ermangeln laſſen, ſo ſind ſie in eine Strafe von 10 Thlr. S. M. verfallen.

Königl. Lootſen-Ordnung vom 19 Sept. 1696. §. 8. v. Stiernemanns Oec. u. Pol. Verordn. Th. 5. S. 602.

Wirſt einer aus einem Fahrzeuge oder Boot Steine oder Ballaſt in den Hafen, auf den Fiſchergrund oder andere Stellen, wo Fiſcherzeug ausgeſtellt iſt, welches dem Fiſchfange ſchädlich seyn kann; ſo muß er das erſtemal nach den Umſtänden eine Strafe von 20 bis 100 Thaler, und das zweytemal doppelt ſo viel erlegen, auch, wenn es thunlich iſt, das ausgeworfene wieder ausholen.

Königl. Hafen-Ordnung vom 24 Jan. 1771. Kap. 3. §. 7. Modees W. Th. 9. S. 501.

Da Sr. Königl. Mayst. für gut geſunden, daß dem Magiſtrat von wegen der Stadt das Recht zur Einrichtung eines Ballaſtplatzes zukommen ſolle, ſo iſt verordnet; Erſtens, daß die Inſpektoren bey den Einläufen und Zugängen, den einkommenden Schiffern anzeigen, wie ſie bey Strafe von Einhundert Thaler S. M. den Ballaſt nur an den dazu von der Stadt beſtimmten Plätzen hinzuwerfen haben: Zweytens, daß die Beſucher und Lootſen, welche auf die Schiffe an Bord gehen, bey Verluſt ihres Dienſtes, darauf genaue Acht haben: Drittens, daß die Schiffer bey ihrer Ankunft wegen des Ballaſtes dem Inſpektor bey der Brücke die gehörige Anzeige machen, der ihnen ſodann, viertens, den Platz dazu anweiſet: wenn aber ein Schwediſches Schiff Ballaſt braucht, und den ſolchergeſtalt eingekommenen auf dem Strom einnehmen will; ſo wird es nicht verweigert, nur muß die Stadt die ihr zuſtändige Gebühr genießen: Fünftens, daß derjenige, welcher um Ballaſt bey dem Inſpektor erſucht, ſolchen erhalte: ſechstens, daß der angekommene Schiffer bey Strafe dazu angehalten werde: daß er ſich beym Ausladen des Ballaſtes des Segels vor der Ballaſtpforte bediene; ſiebentens, für eine Schiffslaſt oder dreyßig Karren Ballaſt bezah

zahlen einkommende Schiffer bey der Ausſchüttung 2 Oere S. M., ſie mögen ihn auf den Ballaſtplatz werfen, oder auf dem Strom ausladen laſſen, und die wiederum, welche Ballaſt einnehmen, erlegen für den Gebrauch der Schubkarren, für jede Laſt 10⅔ Oere S. M. Sowohl aus- als eingehende Schiffer müſſen mit eigenen Leuten den Ballaſt ein- und ausladen laſſen. Beym Ausgehen ſteht ihnen indeſſen frey, den Ballaſt in den Scheeren einzunehmen, und beym Einkommen, ihre eigenen Karren zu gebrauchen, da ſie denn in beyden Fällen auch von der Abgabe dafür frey ſind. Kronfahrzeuge bey Stockholm ſind hiervon ausgenommen, ſo daß zu deren Gebrauch aller Singel- oder Klapper-Stein, der als Ballaſt mit fremden Schiffen dahin kömmt, an einem dazu von der Admiralität auserſehenen Platz hingeworfen wird, und wann dieſe davon ihren Behuf, und ſo viel erhalten hat, als zur Ballaſtung der Eskadre etwa nöthig iſt, ſo hat der Magiſtrat über den übrigen Singel, nach oben beſchriebener Art, zu diſponiren.

Publicat. des Magiſtr. in Stockholm v. 6 Febr. 1734. MODEES W. Th. 2. S. 1208.

Die Fremden müſſen in Stockholm die Ballaſtabgabe um ein Viertel höher bezahlen, als die Einheimiſchen.

Königl. Schreiben an das Commerz-Colleg. v. 4. Febr. 1747.

In den übrigen Stapelſtädten ſollen auch Ballaſtplätze eingerichtet werden, worüber denn das Commerz-Collegium nach eingekommenen Vorſchlägen die behufige Reſolution erläßt.

Königl. Schreib. a. d. Commerz - Coll. v. 18 Dec. 1734 und 19 Sept. 1738.

Keine Handelsfahrzeuge, wenn es ihnen nicht durch ein Privilegium beſonders zugeſtanden iſt, dürfen Roheiſen zu Ballaſt gebrauchen, und den Wägern auf der Metallwaage iſt verboten, dazu etwas verabfolgen zu laſſen, wenn indeſſen den Rehdern dieſe Freyheit beſonders zugeſtanden iſt, ſo müſſen ſie ſich beym Bergs-Collegio deshalb einen Befehl an den Wäger auswirken, auch ein Zeugniß darüber ertheilen laſſen, welches, wann das Fahrzeug beym Ausgehen viſitirt wird,

auf-

aufgezeigt werden muß, denn ohne dieſes dürfen die Zollbedienten kein Fahrzeug mit Roheiſen - Ballaſt aus den Schwediſchen Häfen gehen laſſen. Das Gewicht des zu Ballaſt abgewogenen Roheiſens wird im Bergkollegio genau angezeichnet, und die Rehder müſſen bey Zuhauſekunft des Fahrzeugs erweiſen, daß eben ſo viel wiederum zurückgebracht worden, widrigenfalls den Werth des mangelnden erſetzen.

Königl. Schreib. a. d. Berg-Coll. v. 15 Dec. 1756. Bergwerksordnung Th. 2. S. 725. Vergl. Königl. Verord. v. 6 Iuny 1739 MODEES W. Th. 2. S. 1558. Des Bergcoll. Publ. v. 10 Oct. 1748 MODEES W. Th. 4. S. 2801 Königl. Priv. der Schwed. Oſtind. Comp. vom 2 May 1780 §. 17.

Fünf und zwanzigſtes Kapitel.

Von Streitigkeiten zwiſchen dem Schiffer und den Schiffsleuten.

„Entſteht während der Reiſe, auf der See oder dem „Lande, Streit, zwiſchen dem Schiffer und den Schiffsleuten, oder auch unter dieſen allein, und derſelbe wäre „ſo wichtig, daß er nur gerichtlich geſchlichtet werden „könnte; ſo ſoll keinem erlaubt ſeyn, den andern an einem, „unter fremder Hoheit liegenden Ort deshalb gerichtlich „zu belangen, ſondern jeder ſoll mit der Klage warten, „bis ſie wieder an einen, unter Schwediſcher Krone und „in den dazu gehörigen Ländern, gelegenen Ort zurück „kommen. Handelt einer dagegen; ſo iſt ſeine rückſtändige „Heuer verfallen, die zwiſchen den Rehdern, dem Ankläger „der Schiffsleute und den armen Seefahrenden getheilt „wird, und ſoll daneben alles, was am auswärtigen Ort „gebeten und entſchieden worden, ungültig und kraftlos ſeyn. „Dem Schiffer iſt indeſſen unbenommen, an einem auswärtigen Ort die Hülfe der Obrigkeit nachzuſuchen um nöthigen Falls die ungehorſamen und wiederſpenſtigen von ſeinen Leuten zum Gehorſam zurückbringen zu laſſen. S. R.

Kauf-

Kauff. Regl. v. 1748 Art. 3 §. 6. MODEES W. Th. 4. S. 2677.

Alle geringere Streitigkeiten und Irrungen, die zwiſchen dem Schiffer und ſeinen Leuten, oder unter dieſen leztern allein vorfallen könnten, und deren gerichtliche Abmachung dem einen oder andern in ſeinem Dienſt und Geſchäften hinderlich ſeyn könnte, muß der Waterſchout, wenn ſie bey ihm angetragen werden, möglichſt beyzulegen ſuchen, und dafür ſorgen, daß keinem zu nahe geſchehe, und keiner in ſeinen Pflichten und Gerechtſamen geſtöhrt werde, auch übrigens gute Einigkeit ſowohl zwiſchen dem Schiffer und ſeinen Leuten, als unter dieſen leztern, geſtiftet, erhalten und befeſtigt werde.

Königl. Kauff. Regl. v. 1748. Art. 7. §. 8. MODEES W. Th. 4. S. 2692. Vergl. Königl. Schreib. vom 22 Dec. 1749 und 3 Nov. 1763. ſiehe oben S. 88 und 89.

Die Gerechtſame, welche die Conſuls von Amts wegen über Schwediſche Seefahrende auszuüben haben, und der Gehorſam und die Achtung, ſo dieſe ihm ſchuldig ſind, beſtehen eigentlich darinn, daß, obgleich den Conſuls keine eigentliche Jurisdiction über die Schwediſchen auswärts befindlichen Schiffer und Seeleute zuſteht, ſie doch das Recht und die Pflicht haben, ſie vor ſich zu fordern, den Streit zu unterſuchen und ihn gütlich beyzulegen, um dadurch aller Theilnahme und Mitwirkung des fremden Richters vorzubeugen; ſollte ſich ein Königl. Kriegsſchiff oder eine Fregatte in dem Hafen befinden, wo der Streit zwiſchen dem Schiffer und Matroſen ſich ereignet, und der Conſul nicht im Stande ſeyn, denſelben beyzulegen, ſo muß er die Sache dem Befehlshaber umſtändlich anzeigen, und mit deſſen Beytritt die Streitenden auszugleichen ſuchen. Iſt aber die Sache von der Beſchaffenheit, daß ſie nicht gütlich beyzulegen ſteht, und ein Verbrechen, ſo geſetzlich zu unterſuchen und zu beſtrafen iſt, ſo liegt dem Conſul ob, den Verbrecher, nöthigen Falls unter Arreſt, mit einem Schwediſchen Schiffe zu Hauſe zu ſenden, auch, wenn es nicht anders geſchehen kann, dazu die Hülfe der Obrigkeit des Orts nachzuſuchen: er kann auch den Matroſen, der ſich gegen ihn, oder den Schiffer widerſpenſtig beträgt, dafür mit einigen Tagen

Arreſt züchtigen. Alle eines begangenen Verbrechens wegen angeſtellten Verhöre und Unterſuchungen muß der Conſul mit dem forderſamſten dem Königl. Comm. Coll. einſenden, und wenn der Verbrecher unter Arreſt zu Hauſe geſandt wird, auch einberichten, mit welchem Schiffer und nach welchem Ort es geſchehen, damit das Königl. Commerz-Collegium bey deſſen Ankunft die Abmachung der Sache und Beſtrafung des Schuldigen veranſtalten können. Ferner müßen ſowohl dieſe, als alle Verhöre in Civil-Sachen mit des Conſuls und der Parten Unterſchrift bekräftigt werden, da ſie denn hier zu Hauſe volle Beweiskraft haben ſollen: auch muß der Conſul nicht unterlaſſen, auf den ſogenannten Schiffsdocumenten dieſe Verhöre nebſt dem, was vom Schiffer und der Beſatzung etwa bey ihm angetragen worden, und zur Wiſſenſchaft der Rehderey oder des Seemannshauſes kommen muß, anzumerken. Ohne ausdrücklichen Befehl oder Auftrag darf der Conſul keinen Schwediſchen Schiffer oder Steuermann abſetzen, noch dem erſtern die ihm von der Rehderey ertheilte beſondere Inſtruktion zum Durchſehen abfordern, auch kein Executions-Recht zum Nachtheil der Handlung oder Seefahrth ausüben. Schiffer und Matroſen ſind bey Verantwortung ſchuldig, den Anzeigen und Vorſtellungen zu folgen, die ihnen der Conſul von Amts wegen etwa machen mögte, wobey er aber doch alle Fugſamſamkeit und Vorſicht zu beobachten hat.

Königl. Schreib. v. 18 July 1781 uud Königl. Comm. Coll. Circul. v. 29 Aug. deſſ. J. 5tes Mom.

Alle drey Monat muß der Conſul dem Königl. Comm. Colleg. ein genaues Verzeichniß aller an ſeinem Auffenthaltsort befindlichen Schiffer und Seeleute einſenden, auch einen Bericht von allen etwa vorgefallenen Streitigkeiten und deren Beſchaffenheit beyfügen, damit das Königl. Collegium deſto beſſer im Stande ſey, nach den eintretenden Umſtänden ſolchen Ungelegenheiten abzuhelfen.

Königl. Comm. Colleg. Circul. v. 10 Aug. 1773.

Der Oſtindiſchen Compagnie iſt die Jurisdiktion über ihre Bedienten, ſowohl auf der See, als dem Lande verliehen, ſo lange ſolche wirklich im Dienſt der Compagnie ſtehen und

und noch keine Rechenſchaft ihrer Amtsführung wegen abgelegt haben, um über ſie und ihr Verhalten nach Schwediſchen Geſetzen, Seeartikeln und Verordnungen, auch denen von der Compagnie ihren Bedienten ertheilten Ordres, Inſtruktionen, und Reglements, Unterſuchung anzuſtellen und Urthel zu ſprechen: hievon ſind jedoch die Sachen ausgenommen, ſo Ehre und Leben angehen, und muß die Compagnie die deshalb gehaltenen Unterſuchungsprotokolle dem behörigen Königl. und Reichs-Hofgericht zum Urthelſpruch einſenden. Aber alle Sachen in Betreff der Perſonen und Bedienten, die wirklich im Dienſt der Compagnie ſtehen, oder ihrer Amtsführung wegen keine Rechnung abgelegt haben, und welche nicht an Ehre und Leben gehen, werden von der Compagnie unterſucht und abgeurthelt, da denn in Betracht, daß ſolche Leute, als ſie in den Dienſt der Compagnie traten, ſich den Bedingungen unterwarfen, die ihnen in ihren Inſtructionen oder ſonſt vorgeſchrieben ſind, die Urtheilſprüche der Compagnie zur Ausführung gebracht werden: doch iſt dem ſuccumbirenden Theil unbenommen, ſich an den Oberrichter zu wenden, wenn er ſich damit durchzukommen getrauet. Se. Königl. Maytt. haben übrigens das gnädige Zutrauen zu den Direkteurs der Compagnie, daß ſie, wie ihnen auch ernſtlich auferlegt wird, nach Recht nnd Gerechtigkeit ſprechen, und ſo, wie ſie es vor Gott, Sr. Königl. Maytt. und jedermann zu verantworten ſich getrauen. Hingegen alle Streitſachen, die zwiſchen der Compagnie und deren Intereſſenten oder einem andern, er ſey, wer er wolle, in Betreff des Oſtindiſchen Handels vorfallen, ſollen nirgends anders, als beym Königl. Commerz-Colleg. angetragen, unterſucht und abgeurthelt werden, und ſteht hienächſt einem jedem, der dazu befugt zu ſeyn glaubt, frey, bey Sr. Königl. Maytt. um Reviſion unterhänigſt nachzuſuchen. Die Compagnie und deren Direkteurs ſtehen übrigens in allen Sachen, die dieſelbe und deren Handel nach den Worten des Privilegiums angehen, unter keiner andern, als des Königl. Comm. Colleg. Jurisdiktion.

Königl. Priv. der Oſtind. Comp. v. 2. May 1782. §. 20.

Die Weſtindiſche Compagnie hat über ihre Bedienten, ſowohl auf dem Lande als zur See dieſelbe Jurisdiktion, als der Oſtindiſchen Compagnie nach ihrem Privilegio §. 20 zuſteht.

Königl. Priv. der Weſtind. Comp. v. 31 Oct. 1786. §. 8.

Die Compagnie ſelbſt ſteht in allen Sachen, die ſie und die Intereſſenten in Anſehung des Weſtindiſchen Handels angehen, ebenfalls unter der Jurisdiction des Königl. Comm. Colleg.

Ebendaſelbſt §. 9.

Sechs und zwanzigſtes Kapitel.

Vom Eyde des Schiffers.

„Alle Schiffer, die auf Schwediſchen Schiffen fahren, „ſollen ſchuldig ſeyn, ehe ſie ſegeln können, vor dem Ge„richt einen Eyd abzulegen, daß ſie nach äußerſten Kräften „alle Kapitel beobachten und beobachten laſſen wollen, die „in dieſem Seerecht enthalten ſind, und ſie und ihre Schiffs„leute auf irgend eine Art angehen können, und daß ſie „keine Strafgelder, die den armen Seefahrenden zufallen, „unterſchlagen oder verſchweigen wollen, ſo wahr ihnen „Gott an Leib und Seele helfen ſolle. S. R.

Die Kauffarthey-Schiffer ſollen im allgemeinen und jeder beſonders Sr. Königl. Maytt. und der Krone Schweden, auch der Stadt Stockholm hold, treu und gehorſam ſeyn, und ſich das Schwediſche Geſetz, Königl. Verordnungen, See-Reglement, Statuten und Reſolutionen, auch die Privilegien der Stadt, ſo wie die vom Oberſtatthalter und dem Magiſtrat erlaſſenen und künftig zu erlaſſenden Verordnungen zur Nachlebung ſtellen, und da Einigkeit, Liebe, Treue und Aufrichtigkeit der Grund alles geſellſchaftlichen Wohls ſind, ſo ſoll auch die Schiffergeſellſchaft ſich auf das beſte befleißigen, ſich dieſe Eigenſchaften zu erhalten.

Königl. Regl. der Kauffarthey-Schiffer-Geſellſchaft in Stockholm vom 15 Juny 1773. §. 1. Vergl. Art. 4. §. 1 und 2. des Königl. Kauff. Regl. v. 1748. MODEES W. Th. 4. S. 2678.

Das

Das Formulare des jezt gebräuchlichen Schiffereydes lautet folgendermaaßen: Ich N. N. gelobe und ſchwöre bey Gott und ſeinem heiligen Evangelium, daß ich meinem rechtmäßigen Könige, dem großmächtigſten Fürſten und Herrn Guſtav Adolph, der Schweden, Gothen und Wenden Könige u. ſ. w. und dem Königl. Hauſe, nach Maaßgabe der feſtgeſezten Succeſſions-Ordnung, ſo wie ſolche im Jahr 1743 zu Stockholm gemacht und feſtgeſezt iſt, ſtets hold und treu ſeyn will und werde, auch dem gemäß, was die Erbvereinigung zu Weſterås vom Jahr 1544, und der Beſchluß zu Norrköping vom Jahr 1604 feſtſetzen und enthalten, ſo daß ich Sr. Königl. Maytt. Vortheil und beſtes auf alle Weiſe ſuchen und befördern will und ſoll. Ich will auch die Königl. Gewalt mit meinem Leben und Blut vertheidigen, ſo wie ſelbige durch die von Sr. Königl. Maytt. und den Reichsſtänden geſchloſſene und feſtgeſezte Vereinigungs- und Sicherheits-Acte vom 21 Febr. und 3 April 1789 beſtimmt iſt, und übrigens die Regierungsform vom 21 Auguſt 1772, imgleichen die durch den Druck bekannt gemachten, und nach dem 37 §. beſagter Regierungsform gültigen teſtamentariſchen Anordnungen Sr. Höchſtſeel. Königl. Maytt. Guſtavs III. vom 19 May 1780 und 1 Juny 1789 beſagen. Auch will ich in Zeiten aufdecken und anzeigen, wenn ich vernehme, daß etwas im Werk wäre, um dieſes glückliche Fundamentalgeſetz zu ändern oder aufzuheben, welches die Reichsſtände für ſich und ihre Nachkommen zu ewigen Zeiten angenommen haben, und dem auch ich in allen ſeinen Puncten gehorchen, nachkommen und es vollziehen will und ſoll. Danächſt will ich den Königl. Befehlshabern, und Bürgermeiſter und Rath, meinen Vorgeſezten, in allem, was ſie mir von wegen Sr. Königl. Maytt. oder der Stadt gebieten und befehlen ſollten, gehorſam und folgſam ſeyn. Uebrigens will ich alles, was Sr. Königl. Maytt. und dem Reiche zum Schaden und Nachtheil gereichen könnte, treulich abwehren, auch, im Fall ich entdecken ſollte, daß ſo etwas im Werke wäre, es ſogleich gehörigen Orts anzeigen. Ich will auch der Stadt Recht und Gerechtigkeit nach beſten Kräften geſetzmäßig zu befördern ſuchen, keinen heim-

lichen Handel mit fremden Gütern oder verbotenen Waaren treiben, auch ſonſt in allen gerechten Dingen das beſte meiner Mitbürger, ſowohl in als außerhalb Landes, befördern, und keinen von ihnen behindern, verfolgen, unterdrücken noch verderben. Auch will ich nach äuſſerſten Kräften alle Kapitel und Artikel beobachten und beobachten laſſen, die in unſerm Seerecht und den Königl. Reglement für Kauffartheyſchiffer und Seeleute enthalten ſind, und mich und meine Schiffsleute auf einige Weiſe angehen, auch keine Strafgelder, die den Armen zufallen, unterſchlagen und verſchweigen, ſondern ſolche gehörigen Orts richtig abliefern. Wann ich Schiffsleute brauche, will ich dazu, ſoviel es thunlich iſt, eingebohrne Schweden nehmen, auch ſolche wo möglich, von der Reiſe wieder zu Hauſe bringen. Sollte ich auch einmal aus dieſen oder jenen Urſachen den Entſchluß faſſen, hier aus dem Lande nach einem fremden Ort zu ziehen; ſo will ich ſodann den ſechſten Pfennig von meinen Vermögen zurück laſſen und erlegen. Dieſem allen ſoll und will ich treulich nachkommen, wie es einem aufrichtigen und rechtſchaffenen Bürger eignet und gebührt, ohne Liſt und Gefährde, und in allem mich ſo verhalten, wie ich es vor Gott und Jedermann verantworten kann. So wahr mir Gott helfe an Leib und Seele. N. N.

Daß dieſer Eyd vor Bürgermeiſter und Rath auf den Rathhauſe zu N. N. den im J. 17. abgelegt worden, bezeuget

N. N.

Stadt Secretaire.

Sieben und zwanzigſtes Kapitel.

Vom Schiffsfrieden.

„Allen Frieden und Recht, ſo man in ſeinem Hauſe und „Hofe hat, muß man auch eben ſo gut auf ſeinem Schiffe „haben. Demnach ſollen alle Streitigkeiten, Verwun-

„dun-

„dungen, Mord und andere Fälle, ſo ſich zutragen, geur-
„theilt und gerichtet werden, wie die That beſchaffen iſt,
„und die Rechte beſagen. S. R.

Geht jemand mit Vorſatz, um Schaden zu thun, zu einem andern, auf ſeinen Hof oder in ſeine Gebäude, ſie mögen in oder außerhalb des Hofes ſtehen, er mag ſie eigenthümlich, oder Bitt- oder Miethweiſe beſitzen: oder geht jemand auf eines andern Fahrzeug oder Schiff, es ſey gemiethet, geliehen, oder ſein eigenes, und erſchlägt daſelbſt den Hausvater, ſeine Leute, oder ſeinen Gaſt; ſo ſoll der Thäter, und alle, die an ſeinem Vorſatz und ſeiner That Theil genommen, die rechte Hand und das Leben verlieren. Thut er ſonſt Schaden, verwundet jemanden, oder ſchlägt ihm blaue Flecken oder Blutwunden; (*) ſo wird er mit einem Jahr

---

*) Da nach dem Schwediſchen Geſezbuch, Kap. 20 und 21 der Abth. von Verbrechen, die Strafe eines Verbrechens gegen die öffentliche Sicherheit, nemlich nach dem Kap. 23 §. 1. am angef. Ort, das erſte Mal nebſt dem Verluſt der Ehre, 100 Thlr. S. M., und das zweytemal doppelt ſo viel, auf den Haus- und Landſtraßen-Friedensbruch geſetzt, aber nicht deutlich genug beſtimmt iſt, in wie ferne, wenn bey einem Verbrechen gegen die öffentliche Sicherheit auch Verwundung vorgefallen, dafür beſonders gebüßt werden ſoll, ſo hat Sr. Königl. Maytt. in dem Schreiben an das Hofgericht zu Åbo vom 19 May 1774 erklärt, daß bey Verbrechen gegen die öffentliche Sicherheit für Verwundungen eine beſondere Strafe nach dem Geſetzen eintreten ſollte. Nachdem im J. 1779 die Königl. Verordnung, wegen Abänderung mancher Beſtimmungen des gemeinen Rechts herausgekommen, und bey einem Verbrechen gegen die öffentliche Sicherheit der Verluſt der Ehre in Gefängnißſtrafe verwandelt, aber nicht geſagt iſt, wie es bey vorgefallener Verwundung zu halten ſey, hat Sr. Königl. Maytt. auf Vorfrage des Hofgerichts zu Åbo, in den Schreiben vom 6 April 1781 feſtgeſezt, daß, mit Ausnahme des Verluſts der Ehre, das gemeine Recht, die Königl. Verordnung vom J. 1779 und das Königl. Schreiben vom J. 1774, in Anſehung der, beym Verbrechen gegen die

Jahr Gefängniß beſtraft, mit oder ohne Arbeit, nach den Umſtänden, und muß noch Einhundert Thlr. S. M. Strafe erlegen: kann er nicht bezahlen, ſo muß er noch vier Monathe mehr dafür arbeiten. Ebendaſſelbe gilt, wenn jemand vorſetzlich einen andern auf dem Wege oder der Straße überfällt, und ihn in eines andern Haus, Hof oder Fahrzeug, wohin er ſeine Zuflucht genommen, verfolgt, und ihm Schaden zufügt, nach ihm wirft oder ſchießt, auch trift.

Königl. Verord. v. 20 Jan. 1779. Modees W. Th. 11 S. 589. Schwed. Geſezb. Abth. von Verbrechen Kap. 20. §. 1.

Wenn ihm zwar auf dem Hofe, im Hauſe oder Fahrzeuge kein Schade zugefügt, er aber mit Gewalt heraus gezogen oder getrieben, und dann ſolche That an ihm verübt wird, ſo gilt auch daſſelbige.

Ebend. §. 2.

Läuft einer aus ſeinem Hauſe, Hofe oder Fahrzeuge, da er dort ſicher iſt, und wird nun beſchädigt, oder einer wird beſchädigt, wann er ſeine Zuflucht dahin nehmen will, und ehe er dahin kömmt, da tritt eigentlich das Verbrechen gegen die öffentliche Sicherheit nicht ein.

Abth. v. Verbrechen Kap. 20. §. 3.

Wenn einer oder mehrere zu einem andern ins Haus gehen, und ihm oder denen, die auf ſeinem Hofe ſich befinden, Schaden zufügen wollen obgleich es dazu nicht kömmt, ſo bezahlt ein jeder vierzig Thaler Hausfriedensbruchs-Strafe: zerſchlagen oder verderben ſie auch etwas, ſo müßen ſie den Schaden erſetzen. Ebendaſ. §. 4.

Kömmt

die öffentliche Sicherheit, vorgefallenen Verwundungen, zur Richtſchnur dienen ſollten, daher die unter dem Hofgericht zu Åbo ſtehenden Richter in Gemäßheit des von gedachtem Hofgericht unter dem 4ten July 1774 erlaſſenen Univerſals ſchuldig ſind, bey Unterſuchungen wegen Verbrechen gegen die öffentliche Sicherheit auf die Anzahl und Beſchaffenheit der Wunden und Verletzungen aufmerkſam zu ſeyn, wofür die Schuldigen die geſetzliche Strafe zu erlegen haben. Siehe Salonii Saml. der vom Königl. Hofgericht zu Åbo erlaſſenenen Univerſale Th. 2. S. 73, 141.

Kömmt jemand zum andern ins Haus, auf ſeinen Hof oder Fahrzeug, und entſteht aus Uebereilung Schlägerey zwiſchen beyden; ſo iſt es eigentlich kein Hausfriedensbruch; geht er aber im Zorn weg, und kömmt mit dem Vorſatze, Schaden zu thun, zurück, und vollführt ihn auch; ſo wird er mit einem Jahr Gefängniß auf der Feſtung, nach den Umſtänden mit oder ohne Arbeit, beſtraft, und erlegt ein hundert Thaler Strafe: kann er nicht bezahlen, ſo muß er dafür noch vier Monathe länger arbeiten: doch hat der Richter nach Zeit und Umſtänden zu ermäßigen, ob ſolches noch auf Rechnung der Uebereilung geſchrieben werden möge.

Königl. Verord. vom 20ſten Jan. 1779. MODEES W. Th. 11. S. 590. Abth. v. Verbrech. Kap. 20 §. 5.

Wirft jemand in eines andern Haus, Hof, oder Fahrzeug, Steine, Stöcke oder ſonſt etwas, um Schaden zu verurſachen, der erlegt fünf Thlr. S. M. wird dadurch jemand verwundet, ſo bezahlt er noch einmal ſoviel, und noch überdem für die Verwundung, was das Geſetz beſtimmt.

§. 6.

Wer jemanden ergreift, feſſelt oder bindet, ohne daß er eines Verbrechens, weshalb er feſtzunehmen wäre, überführt worden, wird mit einem Jahr Gefängniß, nach den Umſtänden, mit oder ohne Arbeit beſtraft, und erlegt überdem noch ein hundert Th. Kann er nicht zahlen, ſo muß er noch vier Monath länger arbeiten. Nimmt man jemanden mit Gewalt aus ſeinem, oder eines andern Hauſe, oder von der Straße, vom Wege oder irgend einem andern Ort weg, und führt ihn wider ſeinen Willen in ein Gefängniß, oder ſonſt wohin, ſo ſoll daſſelbe gelten, wenn auch weiter kein Schade geſchehen wäre.

Königl. Verordn. v. 20 Jan. 1779. MODEES W. Th. 11. S. 590. Abth. v. Verbrech. Kap. 20. §. 7.

Peinigt jemand einen, um ihm zum Bekenntniß in einer Sache zu zwingen; ſo wird er geſtraft, wie im vor. §. geſagt iſt, und muß überdem noch, wenn Verwundung dabey geſchehen, dafür doppelt büßen.

Ebendaſelbſt §. 8.

Raubt oder nimmt einer mit Gewalt etwas, es ſey was es wolle, mehr oder weniger, von einem andern in ſeinem

Hauſe, Hofe, Schiffe, auf der Straße oder dem Wege, der ſoll das Leben verlieren.

Ebend. §. 5.

Wer jemanden nachſtellt, wo es auch ſey, um ihm Schaden an Leib oder Leben zu thun, und ihn verwundet, oder blutrünſtig oder blau ſchlägt, wird mit einem Jahr Gefängniß, nach den Umſtänden, mit oder ohne Arbeit beſtraft, und muß noch überdem einhundert Thaler erlegen: kann er nicht zahlen, ſo muß er vier Monate länger arbeiten: Begeht er ſonſt eine Gewaltthat an ihm oder ſeinem Eigenthum, ſo erlegt er für den Friedensbruch und die That doppelte Strafe, muß auch den Schaden erſetzen.

Königl. Verordn. v. 20 Jan. 1779. MODEES W. Th. 11. S. 591. Schwed. Geſetzb. Abth. v. Verbrech. Kap. 20. §. 6.

Zweyte

Zweyte Abtheilung.

Von der Schiffsfracht.

Erſtes Kapitel.

Vom Schluß der Schiffsfracht.

„Ueber jede Schiffsfracht, ſo von einem oder mehrern „geſchloſſen wird, ſollen gewiſſe Schriften zwiſchen dem „Schiffer und Befrachter aufgeſetzt werden. Dieſe Schrif„ten heißen Certepartien (*) und enthalten alle die Bedin-

 „gun-

*) In Stockholm hat man zu Certepartien gedruckte Formulare, die folgendermaßen lauten: Im Jahr 179 den haben vor mir unterzeichnetem Notarius Publicus der Herr N N als Befrachter an einem, und der Kauffarthey-Capitain N N, welcher führt, genannt, von Laſten ſchwer, zu Hauſe in , als Frachtnehmer am andern Theil, nachſtehende Certepartie mit einander verabredet und geſchloſſen, nemlich der Capitain verſichert, daß vorgenanntes wohl gedichtet und kalfatert, auch mit Leuten, Geräthſchaft, Proviant, und allem andern Zubehör gebührend verſehen und ausgerüſtet, und fertig ſey, hier ſogleich (die Ladung) einnehmen zu können, um nach überzufahren und zu löſchen. Die Herrn Befrachter verſichern dagegen, vorgenanntes (Schiff) hieſelbſt beladen zu laſſen, N N (mit ſo viel Waaren) N N (mit ſo viel) N N (mit ſo

„gungen, unter denen die Befrachtung verabredet iſt. So „ſoll auch der Schiffer für einen jeden, der Gut in ſein „Schiff ladet, drey Anerkennungs-Schriften, welche „Cognoſcementen genannt werden, unterzeichnen, alle „drey

ſo viel) womit der Capitain nach abſegeln wird, woſelbſt er nach glücklicher Ankunft und richtiger Ablieferung der Ladung, laut der Connoiſſementen, zu empfangen hat an Fracht nebſt pro Cent averie ordinaire und pro Cent Kapplaken. Zur Löſchung in ſind Tage bedungen, über welche der Capitain nicht aufgehalten werden ſoll, widrigen Falls er für jeden Ueberliegetag erhält. Der Capitain addreſſirt ſich an N N. Bey entſtehender Averie groſſe, ſo Gott gnädig abwende, ſo wie auch bey Streitigkeiten wegen der Ueberliegetage, oder was es ſonſt ſeyn möge, wird es nach See-Uſance und Coutume gehalten, welches alles am Löſchungsort vorgenommen, abgemacht, liquidirt und bezahlt wird. Zu deſſen Urkund, und damit alles obige von beyden Theilen gehalten werde, ſetzen die Herrn Befrachter ihr Gut, und der Capitain ſein Schiff zur Sicherheit, und haben die Contrahenten dieſe Certepartie eigenhändig unterſchrieben. Stockholm ut ſupra

N N N N N N

Das Original, welches bey meinen Notarialakten aufbewahrt wird, iſt von den Contrahenten eigenhändig unterſchrieben, welches bezeuget

N N.

Not. Publ.

(L. S.)

*) Das Formulare der mit dem Siegel der Stadt Stockholm verſehenen Connoiſſementen lautet folgendermaßen: Ich von Schiffer nächſt Gott von meinem Schiffe, genannt und für jezt fertig liegend vor gedenke mit dem erſten guten Winde, den Gott verleihen wolle, nach zu ſegeln, wo meine rechte Ausladung ſeyn ſoll, und bekenne hiemit, vom Hrn. N N unter meines Schiffs Verdeck bekommen zu haben (Waaren) alle trocken und wohl konditionirt, und mit vorſtehendem Zeichen gemerkt,

„drey gleichen Inhalts, ſo daß, wann dem einen Genüge „geſchehen, die andere von keinem Werth mehr ſeyen. „Wenn nun der Schiffer, Befrachter, oder wer ſonſt „Güter einladet, ſolche Schriften aufzuſetzen verſäumt, „und dadurch nachher zwiſchen den Parten Streit entſteht; „ſo ſoll jeder von ihnen funfzehn Thaler Strafe erlegen, „die dem Gerichte allein zufallen, auch weder ein Interlocut „noch Endurthel in der Sache ergehen, bis ſolche Straf„gelder erlegt ſind: geſchiehet es, ſo iſt das Urthel kraftlos „und ungültig. S. R.

Die Ritterſchaft und der Adel hat die Freiheit, ſowohl in als außerhalb des Reichs, an einheimiſche und fremde, die jährlichen Produkte ſeiner adelichen und ſteuerfreyen Güter, Höfe und ſteuerfreyen Eiſen-Bergwercke abzuſetzen, auszuſchiffen und zu veräuſſern, als Eiſen, Getraide, Pferde, Vieh, Bauholz, Bretter, Nutzholz, und was es ſonſt ſeyn mag, doch müſſen ſie gleich der Bürgerſchaft der Stapelſtadt, wo ſie handeln, den gewöhnlichen Zoll und Ungelder, auch Meſſer und Wäger Geld erlegen. Ihnen iſt auch nachgegeben, ihre eigenen Eiſen-Fabrikate von ihren, an einem Hafen liegenden Bergwercken und ſteuerfreyen Gütern mit eigenen Fahrzeugen, oder von welchen Städten ſie ſelbige befrachten können, den Stapelſtädten zuzuführen, nur mit fremden Frachten können ſie ſolche nicht abgehen laſſen. Sie können auch von den Landſtädten ihre Eiſen-Fabrikate abholen, wenn

 dieſe

merkt, welche ich, wenn Gott mir mit dieſem Schiffe eine glückliche Reiſe verleihet, an oder daſigen Faktor abzuliefern verſpreche, wie ich ſie bekommen habe. Dagegen ſoll ich meine Fracht, und Averie, oder die gewöhnlichen Seeungelder zu empfangen haben. Dieſem gebührend nachzukommen, verpflichte ich mich ſelbſt, alles das meinige und mein Schiff mit allem Zubehör und Schiffsgeräthſchaft. Zu mehrerer Gewißheit unterzeichne ich, oder laſſe von meinetwegen unterzeichnen gleichlautende Connoiſſementen, von welchen, wenn dem einen Genüge geſchehen, das andere weiter von keinem Werth iſt den Anno 17

dieſe ſelbſt ihnen nicht zu rechter Zeit, und gleich wenn es erfordert wird, mit tüchtigen, bequemen und zureichlichen Fahrzeugen an Hand gehen können, wozu ſie nach den Umſtänden bey Verluſt dieſes Privilegii und Erſetzung des Schadens, wenn darüber geklagt und ſolches beweislich gemacht wird, verbindlich ſind. Können die Landſtädte aber ſicher, promt und gegen billige Fracht die dahin gebrachten Fabrikate und Produkte nach den Stapelſtädten bringen, ſo ſollen ihre Fahrzeuge vor den fremden dazu vorzugsweiſe gebraucht werden: doch ſoll dadurch den Bergwerks-Eigenthümern kein Zwang auferlegt, und ſie an keine gewiſſe Schiffer und Fahrzeuge gebunden ſeyn, noch die Städtſchen Fahrzeuge nach der Nummer Ladung einnehmen, welches alles der Schiffahrt nachtheilig ſeyn würde.

Adel. Privil. v. 16 Oct. 1723 §. 19. MODEES W. Th. 1. S. 473.

Es iſt keinem Schiffs-Clarirer erlaubt, zum Schaden der Handelnden, vorzüglich vermittelſt Bedingung der Fracht und dergleichen mehr, einigen Handel zu treiben, ſondern es iſt ihnen, wie den Mäklern, bey der in der Mäkler-Ordnung von 1720 §. 7. ausgeſetzten Strafe, nemlich Dienſtverluſt, aller Handel, von welcher Art er auch ſey, ſo wie auch Schiffsrehderey gänzlich unterſagt.

Königl. Verord. v. 24 Aug. 1723. MODEES W. Th. 1. S. 356.

Dem gemeinen Mann iſt nicht verwehrt, zu Lande oder an der Seekante auf Böten ſeine Produkte und Waaren zum Verkauf in die Städte, wohin ſie wollen, und welche ſie vor Alters zu beſuchen gewohnt ſind, zu bringen, nur muß keine Vorkäufferey darunter verübt werden.

Königl. Reſol. auf die Beſchwerd. des Bauerſtandes v. 29 Iuny 1752. §. 52. MODEES W. Th. 5. S. 3234.

Ihre Seglations-Freyheit iſt auch auf jeden Ort im Reich und jede Zeit des Jahrs, die ihnen am bequemſten iſt, ausgedehnt.

Königl. Verord. v. 20 Nov. 1766. MODEES W. Th. 8. S. 7411.

Aber alle Fahrt auf Schuten und größern Fahrzeugen, ſowohl für eigene Rechnung als Fracht iſt dem gemeinen Mann gänzlich unterſagt.

Königl.

Königl. Reſol. auf die Beſchw. des Bauerſtandes v. 17 Sept. 1723 §. 76. MODEES W. Th. 1. S. 379 Vergl. Königl. Reſol. auf der Stände Beſchw. v. 16 Oct. 1723. §. 22. MODEES W. Th. 1. S. 455.

Wann zum Dienſt der Krone Fahrzeuge in Beſchlag genommen werden, müſſen ſie zugleich beſichtigt, und keine andere als taugliche, auch nicht mehr, als die zu jedem Behuf nöthigen, dazu angezeichnet werden: auf die entbehrlichen und untauglichen wird den Eigenthümern ohne Auffenthalt und Koſten ein Freyzettel zugeſtellt: den Baumeiſtern iſt bey harter Strafe unterſagt, für die ſolchermaaßen zum Dienſt der Krone verrichteten Beſichtigungen Bezahlung zu fordern oder zu nehmen. In Anſehung deſſen, daß die Eigenthümer von dem Tage an, da ihre tauglich und nöthig erachteten Fahrzeuge erweislich zum Dienſt der Krone bereit ſind, ihre Monatsfracht nach der Größe der Fahrzeuge und ohne Abkürzung auf die Laſtenzahl, es mag volle Ladung eingenommen werden, oder nicht, erhalten, und im Fall eines oder mehrere von den angezeichneten Fahrzeugen, weil keine Ladung für ſie vorhanden wäre, übrig blieben, oder auch beym Ein- oder Ausladen gehindert und zurückgehalten würden, die Rehder nichts deſto weniger im Verhältniß der Zeit die gehörige Fracht genießen mögen, haben die Königl. Collegien und Beamteten bey Befrachtung der Fahrzeuge zum Dienſt der Krone, und was dem anhängig iſt, ſich eben ſo wie Privatperſonen, nach dem Seerecht zu richten: übrigens beruhet alles auf den in den Contrakten und Certepartien etwa feſtgeſezten Bedingungen, welche genau zu beobachten ſind, um dadurch allen Klagen von Seiten der Eithümer vorzubeugen.

Königl. Reſol. auf der Städte Beſchwerd. v. 4 Nov. 1743. §. 6 MODEES W. Th. 3. S. 2112.

Fremden iſt bey Confiſcation von Schiff und Gut, wovon die eine Hälfte der Krone, die andere dem Beſchläger zufällt, verboten, mit eignen oder gedungenen ausländiſchen Fahrzeugen andere, als ihre eigenen Landesprodukte ins Reich zu bringen: hierunter wird alles verſtanden, was in einem Lande wächſt, und verfertigt wird, auch was eine Nation von ihren eigenen Colonien, Plantagen und Handelsplätzen holt, doch

iſt das ſogenannte Maysalte, davon ausgeſchloſſen, deſſen Einführung im allgemeinen gänzlich verboten iſt.

Königl. Verordn. oder das ſogenannte Product-Placat v. 10 Nov. 1724. MODEES W. Th. 1. S. 575.

Fremden iſt nicht allein verwehrt, mit ihren Fahrzeugen andere als ihre eigenen Landproducte einzubringen, ſondern auch mit Schwediſchen Effecten Frachtfahrt zu treiben; ſo daß ſie ſolche von einem einheimiſchen Ort zum andern nicht bringen können. Schwediſchen Unterthanen iſt eben ſo wenig erlaubt, mit fremden Fahrzeugen andere Producte, als ſolche einzuführen, die in dem Lande, wo das Schiff her iſt, gewonnen ſind, wenn ſie ſich nicht vorerwähnter Strafe und Confiscation ausſetzen wollen.

Königl. Verord. v. 28 Febr. 1726. MODEES W. Th. 1. S. 645.

Pommerſchen und Wismarſchen Schiffern iſt nicht erlaubt, von einer Schwediſchen Stadt zur andern Frachtgüter zu bringen, ſo wie auch Schwediſche Schiffe, die in Pommern oder bey Wismar ankommen der Reciprocität in dieſer Rückſicht unterworfen ſind.

Königl. Schreib. a. d. Gen. Zoll. Direct. v. 5 May 1766. MODEES W. Th. 9. S. 651.

Denen Direkteurs der Oſtind. Compagnie, Hr. Reichsrath, Baron, Karl Friedrich Scheffer, Martin Holtermann, David af Sandeberg, Johann Albr. Grill, Carl Gottfr. Küſel, und Commerzienrath, Freyherr Patrik Alſtrömer, und ihren Aſſociirten, iſt die Freyheit ertheilt, Seefahrt und Handel auf Oſtindien zu treiben, nemlich nach dem Vorgebirge der guten Hofnung und allen jenſeits deſſelben gelegenen Häfen, Oertern, Inſeln und Strömen, wo andere Nationen einen freyen und offenen Handel treiben, und zwar auf zwanzig nach einander folgende Jahre, nemlich vom 17 Junii 1786 bis dahin 1806. Indeſſen haben ſich die Directeurs, ſowohl die jetzigen, als ihre Nachfolger zu hüten, daß ſie dieſen Handel nicht auf einen von den Orten, Häfen, Inſeln und Strömen ausbreiten, ſo andern Europäiſchen Mächten und Staaten gehören, es ſey denn, daß dieſe dazu ihre Einwilligung geben.

Königl. Privil. der Oſtind. Comp. v. 2 May 1782. §. 1.

Allen

Allen andern Schwediſchen Unterthanen iſt ernſtlich untersagt, weder directe noch indirecte, und auf welche Art es irgend geſchehen könne, dieſe Seefahrt und Oſtindiſchen Handel nach dem Vorgebirge der guten Hofnung und denen jenſeits deſſelben gelegenen Orten zu treiben, noch ſich dazu von fremden Nationen und für deren Rechnung, unter welchem Verwande es auch ſey, befrachten zu laſſen, welches alles der Compagnie zum Schaden gereichen würde, und zwar, wie geſagt, auf zwanzig Jahre, widrigenfalls ſie Sr. Königl. Maytt. höchſte Ungnade und die Confiscation der Schiffe nebſt Zubehör, der Waaren, Fracht und ganzen Ausrüſtung, welches alles der Compagnie und deren Intereſſenten zufällt, zu erwarten haben.

Ebendaſelbſt §. 32.

Denen von Sr. Königl. Maytt. zu Directeurs der Schwediſch Weſtindiſchen Compagnie auserſehenen, rechtſchaffenen und der Seefahrt kundigen Männern, ſo wie allen, an dieſer Compagnie theilnehmenden Schwediſchen Unterthanen iſt auf funfzehn Jahre, nemlich vom 1 Januar 1787 an, die Freyheit ertheilt, Seefahrt und Handel nach St. Barthelemy und den übrigen zu Weſtindien gerechneten Inſeln und nach Nord-Amerika zu treiben, wovon jedoch auch diejenigen Oerter, Häfen, Inſeln und Ströme ausgenommen ſind, die andern Europäiſchen Mächten und Staaten gehören, und wo dieſe ſich die Handelsgerechtigkeit beſonders vorbehalten oder erworben haben, es ſey denn, daß ſie, jezt oder in der Zukunft dazu ihre Einwilligung ertheilten.

Königl. Privil. der Weſtind. Comp. v. 31 Oct. 1786. §. 1.

Wenn die Compagnie in der ihr freygegebenen Seefahrt und Handel, auf irgend eine Art, von wem und wo es auch ſey, beunruhigt, behindert, und gefährdet werden ſollte, ſo hat ſie Kraft dieſes offenen Briefes und Privilegiums, volle Macht und Mündigkeit, ſich auf alle erforderliche und dienliche Art völliges Recht und Schadloshaltung zu verſchaffen, auch Gewalt mit Gewalt zu vertreiben, und will Sr. Königl. Maytt. bey allen ſolchen Gelegenheiten derſelben Ihre beſonders gnädige Protection angedeihen laſſen, ſo daß ſie, nöthigen Falls, vermittelſt Repreſſalien, zu ihrem Recht gelange, ſo

wie ſie auch zu Kriegszeiten ſich des Schutzes zu erfreuen hat, den Sr. Maytt. in ſolchem Fall, im allgemeinen dem Schwediſchen Handel angedeihen zu laſſen nöthig finden mögen.

Ebendaſelbſt §. 4. Vergl. §. 31. Des Privil. der Oſtind. Comp.

Die Compagnie hat auch die Freyheit, Sklavenhandel auf Angola und der Afrikaniſchen Küſte zu treiben, wo dieſes erlaubt iſt, auch, wenn ſie es ihrem Vortheil gemäß findet, von andern Nationen ihre Schiffe, nach welchen Welttheil, ſie will, befrachten zu laſſen.

Ebendaſ. §. 14.

Jedoch ſoll durch dieſen § die Oktroy der Oſtindiſchen Compagnie keine Abänderung leiden.

Königl. Reſol. v. 18 Jan. 1787.

Was den Freyhafen auf der Inſel St. Barthelemy betrift, ſiehe

Königl. Verord. v. 7 Sept. 1785.

Nachdem die ehemalige Levantiſche Compagnie aufgehört hat, iſt der Handel nach der Levante allen Schwediſchen Stapelſtädten freygelaſſen.

Königl. Verordn. v. 10 Jan. 1757. MODEES W. Th. 6. S. 4466. Vergl. den 22. §. der Königl. Reſolution auf die Beſchw. der Stände v. 19 Jan. 1757. MODEE am angef. Ort 4541.

Die Freyhafengerechtigkeit zu Marſtrand iſt von Sr. Königl. Maytt. unter dem 15ten May 1794 aufgehoben worden.

Nach der Königl. Verordnung vom 22 May 1794 iſt der Stadt Gothenburg auf 20 Jahre die Niederlagsfreyheit bewilligt, nach welcher alle ausländiſche Handelswaaren mit fremden und einheimiſchen Schiffen und Handelsfahrzeugen, für ein und ausländiſche Rechnung dahin gebracht, niedergelegt und wieder ausgeführt werden können. Von dieſer Niederlagsfreyheit iſt doch das Salz ausgenommen, womit es bey den vorigen Verordnungen verbleibt. Ferner ſind davon ausgenommen, alle zur Einfuhr und zum Verbrauch im Reiche verbotenen Fabrik- und Manufaktur-Waaren, ausländiſche Branteweine und Sprit, und alle Waaren, auf deren Einfuhr die Oſt- und Weſt-Indiſchen Compagnien oktroyrt ſind. Indeſſen iſt der Rum unter der Niederlagsfreyheit begriffen,

wenn

wenn er mit Amerikaniſchen oder Schwediſchen Schiffen directe einkömmt.

Alle mit ausländiſchen Schiffen zur Niederlage einkommende ausländiſche Waaren, die in das Reich gebracht und daſelbſt verbraucht werden können, ſollen in beſonderen Niederlags-Magazinen aufbewahrt, und unfreyer Zoll für diejenigen erlegt werden, die davon im Reiche bleiben ſollen. Contrabande, oder zur Einfuhr in das Reich nicht zuläſſige Waaren, ſie mögen mit fremden oder einheimiſchen Schiffen einkommen, ſollen gleichfalls in beſondern Magazinen niedergelegt werden, wo keine andere Niederlagswaare gebracht werden darf.

Die Niederlagswaaren verbleiben unter der Zollbedienten Verwahrſam, Schloß und Schlüſſel, und ſind, wenn ſie gelöſcht, eingelegt, wieder herausgenommen und ausgeführt werden, deren Aufſicht und Bewachung unterworfen, wie ſolches die beſtehenden, oder hinkünftig für dieſe Niederlage zu erlaſſenden Verordnungen vorſchreiben. Zollveruntreuungen ſollen nach den deshalb ergangenen Verordnungen ohne Schonung beſtraft werden.

An Niederlage-Recognition wird an die Krone beym Einkommen ¼ pro Cent, und beym Ausgehen nach fremden Orten wiederum ¼ pro Cent vom Werth der Waare erlegt, wie ſolches in den Zolltaxen für jede Waare beſtimmt iſt, oder in deſſen Ermangelung nach den Zollverordnungen aufgegeben werden muß, gleich viel ob die Waare mit einheimiſchen oder fremden Handelsfahrzeugen ein- oder ausgeführt wird.

Auſſer dieſer Niederlags-Rekognition ſoll zum Fond für öffentliche, zum Behuf des Militairs oder der Vertheidigung der Stadt gehörige Bauten, beym Einkommen 1 per mille, und eben ſoviel beym Ausgehen erhoben werden.

Sollte der Eigner binnen zwey Jahren nach geſchehener Niederlegung der Waaren keine Gelegenheit gehabt haben, ſelbige wieder auszuführen, oder zum Zurückbleiben im Reiche zu verzollen, und daher ſelbige noch länger in der Niederlage behalten wollen, welches ihm höchſtens nur noch drey Jahre nachgegeben werden kann; ſo muß er ſolches ſogleich nach Ver-

lauf der zwey Jahre auf der Zollkammer anzeigen, und vorgenannte Abgaben, ¼ pro Cent Rekognition an die Krone, und 1 per mille erlegen, und zwar jedes Jahr, da die Waaren über die erſten zwey Jahre in der Niederlage bleiben. Widrigenfalls, und wenn ſolches verſäumt wird, ſoll derſelbe verbunden ſeyn, nebſt dieſen Abgaben, die Waaren, ſo im Reiche verbraucht werden können, zu verzollen, und diejenigen, ſo nicht im Reiche verbraucht werden können, unverzüglich oder mit dem erſten offnen Waſſer gegen Erlegung der oben berührten, bey der Ausfuhr feſtgeſetzten Abgaben, auszuführen. Sollten nun nach erworbener Niederlagsfreyheit für das fünfte Jahr, bey deſſen Schluß Waaren unverzollt oder unausgeführt geblieben ſeyn, ſo ſoll damit auf die eben angeführte Art unbedingt verfahren werden. Die Waare iſt allezeit das Unterpfand, ſowohl für den Zoll und die Abgaben, ſo der Krone und der Stadt zukommen, als auch für die nicht entrichtete Magazin-Heuer, welche Abgaben alle unweigerlich bezahlt werden müſſen, ehe die Waare aus dem Niederlags-Magazin weggenommen werden kann.

Der Eigner kann ſeine Niederlagswaaren oder einen Theil davon einem andern ſchriftlich verpfänden, oder auf ihn übertragen. In dem darüber aufgeſetzten Documente muß die Waare nach der Art, dem Namen, Raum, wo ſie liegen, der Stückenzahl, dem Faß, den Packen und deren Zeichen und Nummern genau beſchrieben werden. Wann dieſes Dokument auf der Zollkammer vorgewieſen, angezeichnet und überſchrieben worden, tritt der neue Innhaber in alle Rechte und Verbindlichkeiten des vorigen. Von denen in der Niederlage befindlichen Waaren ſollen zur Ausfuhr oder Verzollung keine kleinere Parteyen angegeben und herausgenommen werden, als nach dem Schwed. Geſetzb. Abth. vom Handel Kap. 4. §. 1 zum Großhandel gerechnet werden, nemlich ganze und halbe Stükken, ganze und halbe Laſten, ganze und halbe Schiffpfunde, Tonnen, Anker, u. ſ. w.

Im Jahr 1765 beym Reichstage ward den Städten, Björneborg, Waſa, Gamla, Carleby, Uleåborg und Hernöſand

ſand, die Stapelgerechtigkeit beygelegt, ſo daß ſie mit eigenen und einheimiſchen Fahrzeugen alle einheimiſchen und fremden Häfen beſuchen können, doch ſollen keine ausländiſchen Fahrzeuge in die Häfen dieſer Städte kommen und dort Handel treiben. Auch die Einwohner von Weſtbottn ſollten ſich an einem Ort vereinigen, wo am bequemſten eine Stapelſtadt anzulegen wäre, da denn Sr. Königl. Maytt. darüber ihre gnädige Beſtätigung ertheilen wollten. Chriſtina, Ny-Carleby, Jacobſtad, Braheſtad, und die Städte in Weſtbottn, die kein Stapelrecht erhielten, auch Sundswall, Hudikswall und Söderhamm ſollten das Stapelrecht der neuen Stapelſtädte in ſolcher Maaße mitgenießen, daß ſie bey ihnen, erforderlichen Falls ſowohl einen Niederlagsplatz für ihre Ausfuhrswaaren, als auch nach einer darüber ſchon getroffenen, und ferner noch zu treffenden Vereinbarung einen gewiſſen Antheil an der Ausrehdung, nebſt dem Vortheil hätten, bey Ankunft der Export- und Retour-Waaren in der Stapelſtadt nicht mit dem Ausladen beläſtigt zu werden, wobey ſie aber doch der Aufſicht der Zollbedienten unterworfen ſeyn ſollen. Den Städten Hudikswall, Sundswall und Söderhamm ward auch noch der freye Handel nach allen an der Oſtſee gelegenen fremden Städten, wo Leinſaamen zu haben wäre, ertheilt. Nebſt Björneborg erhielten auch Nyſtad, Raumo, Nådendal, Ekenäs und Borgo die Freyheit, mit hölzernen Geſchirren, allerhand Nutzholz und den Produkten, die an jedem dieſer Oerter gewonnen würden, gehauenes Holz zur Feuerung ausgenommen, zu denen an der Oſtſee und dem Finniſchen Meerbuſen gelegenen fremden Häfen zu ſegeln, auch von daher wiederum zu ihrem Behuf alle Getraidearten, Flachs, Hanf, Hanf- und Leinſaamen zurückzunehmen: übrigens haben ſie bey Ausrehdung ihrer Fahrzeuge nach fremden Orten, im allgemeinen die deshalb ergangenen Verordnungen zu beobachten, ſo wie ihnen auch verboten iſt, Brennholz auswärts zu ſenden. Die Stad Laholm bekam die Freyheit, von auswärts ſo viel Wolle zu holen, als ſie zu ihren Wollſpinnereyen und Strumpfſtrickereyen bedürfte. Sr. Königl. Maytt. haben es auch für unbillig gehalten, daß, wenn eine tiefer im Lande und von der See entfernt

fernt liegende Stadt die Nothwendigkeitswaaren für ſich und ihre umliegende Gegend von andern Städten zu verſchreiben, und auf die nächſte Seeſtadt kommen zu laſſen, für nöthig und nützlich hielte, ihr dort die Niederlage und von Seiten der Handelnden die weitere Beförderung derſelben verſagt würde, daher denn verordnet ward, daß die Magiſträte ihre Bürger dazu anhielten, gegen beſondere Vergeltung und gewöhnliche Proviſion den Landſtädten, wenn ſie es verlangten, in ſolchen Fällen an Hand zu gehen. Sämmtlichen Landſtädten im Reiche ward die freye einheimiſche Seglation und Niederlagsgerechtigkeit beygelegt, um nach jedem der Krone Schweden unterworfenen Ort ihre Verkaufswaaren zu bringen und Bedürfniſſe von daher zurückzunehmen.

Königl. Schreib. a. d. Commerz-Colleg. v. 3 Dec. 1765. MODEES W. Th. 8. S. 7057.

Da die Stadt Stockholm ſeit undenklichen Zeiten und ungehindert auf Roſlagen, Norrland, Oeſterbottn und Finnland die Frachtfarth getrieben, auch im Jahr 1636 von der Königin Chriſtina darauf privilegirt worden; ſo ſoll ſie auch davon nicht ausgeſchloſſen, noch irgend ein Zwang in der einheimiſchen Frachtfarth für andere Städte und Bergwerke zugelaſſen werden, ſondern die Städte in den genannten Provinzen, die dieſerwegen Klage geführt, können zufrieden ſeyn, wenn bey der einheimiſchen Befrachtung zu und von den Bergwerken nach dem 19 §. der adelichen Privilegien verfahren wird.

Königl. Reſol. auf die Beſchw. d. Städte v. 28 Aug. 1727. §. 26. MODEES W. Th. 1. S. 716.

Die Städte Weſterås, Arboga, Köping und Örebro haben nicht allein die Freyheit, mit ihren Schuten alles, was bey ihnen ankömmt, und nach Stockholm gehen ſoll, dahin zu bringen, ſondern auch, nebſt den Stockholmiſchen Schutenſchiffern, Ladung dort einzunehmen, wenn ſie dazu Gelegenheit haben: eben ſo können auch die Stockholmiſchen Schutenſchiffer von genannten Landſtädten Rückfracht einnehmen, wann hier keine Schuten mehr zu Hauſe ſind.

Königl. Reſol. u. Schreib. a. d. Commerz-Colleg. v. 18 Jul. 1727. und 2 Dec. 1736.

Wann

Wann einer von Finnland und Oſtbottn in ſeiner Seglation und Waarentransport ſeine durch beſondere Reſolutionen beſtimmte Freyheit überſchreitet, ſo wird die Sache vor dem Rathsgericht der nächſten Stadt vorgenommen und abgemacht: wer mit der Entſcheidung nicht zufrieden iſt, muß beym Comm. Colleg. ſeine Beſchwerden antragen, und zwar ſo, und binnen der Zeit, wie es in der Königl. Reſolution auf die Beſchwerden der Städte vom J. 1739. §. 42 vorgeſchrieben iſt.

MODEES W. Th. 2. S. 1457. Königl. Schreib. a. d. Comm. Coll. v. 9 May 1759. IUSLEEN S. 495.

Die Connoiſſementen auf Güter, die mit einheimiſchen Fahrzeugen nach fremden Orten geſchickt werden, müſſen auf Stempelpapier zu 4 Öre S. M. geſchrieben ſeyn; ſind es fremde Fahrzeuge; ſo muß dazu Stempelpapier zu 8 Öre S. M. genommen werden: der Preis des Stempelpapiers zu Certepartien oder Miethcontrakten über Fahrzeuge zu auswärtigen oder einheimiſchen Reiſen richtet ſich nach der bedungenen Miethſumme; nemlich, bis und mit 100 Th., 4 Öre; 200 Th., 8 Öere: 400 Thlr 16 Öre: 800 Thlr 24 Öre: 1000 Thlr, 1 Thlr. u. ſ. w., für jedes Tauſend Thaler 1 Thlr S. M.

Königl. Verordn. v. 14. Jan. 1748. §. 13. MODEES W. Th. 4. S. 2510.

Die Connoiſſementen können zwar an die Ordre, und keinen gewiſſen Mann geſtellt ſeyn, doch muß der Schiffer auf der Markrolle alle Güter anzeichnen, worauf ſolche Connoiſſementen gehen, und dieſe ſogleich bey der Viſitation vor der Seezollkammer zur Vergleichung mit der Markrolle vorzeigen.

Königl. Verordn. gegen die Lurendrägerey v. 22 März 1770. Art. 5. §. 5. MODEES W. Th. 9. S. 301.

Der Buchdrucker darf keine Connoiſſements-Formulare verkaufen, wenn ſie nicht vorher mit dem Stadtwapen verſehen worden, und von auswärts eingekommene Formulare, auch blos geſchriebene Connoiſſemente dürfen bey Strafe von 20 Thlr. S. M. das erſte Mal, und des doppelten das zweyte Mal, nicht gebraucht werden, ſo wie ſie auch vor Gericht keine Beweiskraft haben.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Colleg. v. 31 Aug. 1727.

Für jedes Papier, ſo zum Connoiſſement gebraucht wird, werden zum Spinnhaus-Fond drey Rundſtücke erlegt.

Königl.

Königl. Taxe des Spinnhaus-Fonds v. 22 July 1735. Modees W. Th. 2. S. 1244.

Wer eine Fracht durch einen andern will bedingen laſſen, muß bey 100 Th. S. M. dazu blos einen Schiffsklarirer nehmen: wo ſolche aber nicht angeſtellt ſind, ſtehet es nach wie vor den Mäklern frey, Frachten zu ſchließen. Für ſolche Beförderung der Fracht, entweder von hier aus nach fremden Orten, oder von daher nach Schweden zurück, wird nach der Laſtenzahl, wozu das Schiff oder Fahrzeug beladen wird, bezahlt, ſo daß bey einem Fahrzeuge von 50 Laſten 16 Öre; von 50 bis und mit 100 Laſten, 12 Öre: von 100 Laſten und darüber 8 Öre K. M. für jede Laſt bezahlt werden, wovon der Befrachter die eine Hälfte, und die andere das Schiff oder die Rehderey erlegen muß.

Königl. Regl. für die Schiffsclarirer v. 11 Martii 1748. §. 14. Modees W. Th. 4. S. 2665.

Für alle Frachten, die dem Schiffsclarirer abzufordern und entgegen zu nehmen, aufgetragen werden, bekömmt er ¾ p. C. von der Frachtſumme, worunter Trägerlohn und andere dabey vorfallende Unkoſten mit begriffen ſind.

Ebend. §. 15.

Den Schiffsklarirern liegt ob, bey Ankunft eines Schiffes oder Fahrzeuges, und wann der Schiffer an Land geſtiegen iſt, dahin zu ſorgen, daß der Paß auf der Zollkammer vorgewieſen, und das Schiff viſitirt, auch die zur Clarirung und Löſchung erforderlichen Documente herbeygeſchaft werden.

Ebendaſelbſt §. 5.

Er muß auch ankommende, beſonders fremde Schiffer unterrichten, und ihnen Anleitung geben, wie ſie ſich zu verhalten haben, wenn ſie unterwegens etwa ſchweres Wetter, wodurch Schiff und Gut beſchädigt wären, ausgeſtanden haben, ihnen auch anzeigen, was ſie nach den etwa ergangenen Verordnungen, und Edikten in dieſem oder jenen Stücke bey ihrer Ankunft und während ihres Aufenthalts beobachten müſſen.

Ebendaſelbſt. §. 6.

Wann das Schiff oder Fahrzeug gelöſcht worden, und der Schiffer die ausgehende Ladung wieder einnehmen will, muß der Schiffsklarirer alles veranſtalten, was zur Einladung der-

derſelben erforderlich iſt, inſonderheit dahin ſorgen, daß für den Schiffer der Ladungs- oder Freyzettel ausgefertigt, und dem Beſucher zugeſtellt werde, daß Schiffe und Fahrzeuge, die zum erſten Mal an dem Ort Ladung einnehmen, von dem beſtellten Schiffsmeſſer vermeſſen, Atteſte und Certificate darüber abgefordert und gehörigen Orts eingereicht werden, Einlagen und Ausrechnungen, Atteſte und Verificationen herbeygeſchaft, Zoll- und Ungelder bezahlt, die Päſſe für das Schiffsvolk und Gut, nebſt andern zur Beförderung der Reiſe dienlichen Documenten beſorgt, auch der Lootſe zu rechter Zeit bedungen, und dergleichen mehr bewerkſtelligt werde, welches zum Abſegeln des Schiffs nöthig iſt. Ebend. §. 7.

Er muß in allen ſeinen Geſchäften und Verrichtungen mit aller Aufrichtigkeit, Fleiß und Betriebſamkeit zu Werke gehen, und in ſeinen Rechnungen nicht mehr, noch größere Abgaben aufführen, als wozu er berechtigt iſt, und welche den Verfaſſungen gemäß bezahlt werden müſſen, bey Strafe des vierdoppelten von dem, ſo er zu viel aufgeführt, welches dem Kauffarthey-Seemannshauſe zufällt. Ebendaſelbſt. §. 8.

Jeder Schiffsklarirer muß ein Verzeichniß aller ausgehenden Fahrzeuge, deren Clarirung er zu beſorgen hat, auf der Börſe anſchlagen, worauf der Name des Schiffes, des Schiffers, der Ort, wohin er zu gehen, und die Zeit, wann er abzuſegeln gedenkt, bemerkt ſind: er muß dieſes Verzeichniß mit ſeines Namens Unterſchrift verſehen, damit jeder, der ſeines Beytritts bedarf, ſich an ihn wenden könne. Ebend. §. 9.

Die Schiffsklarirer müſſen auch wöchentlich im Mäkler-Comtoir die Frachten zu und von jedem Ort anzeigen, damit ſolche im Preiscourant zu eines jeden Nachricht bekannt gemacht werden können. Ebendaſelbſt. §. 10.

Keinem Schiffsklarirer iſt erlaubt, weder für eigene Rechnung, noch mit andern in Compagnie, wie und unter welchem Vorwande es auch ſey, Rehderey oder Handel zu treiben, bey Verluſt ſeines Dienſtes, und Confiskation ſeines Schiffsparts und der Waare, womit gehandelt worden, wovon die eine Hälfte dem Angeber, die andere dem Kauffarthey-Seemannshauſe zufällt. Ebendaſelbſt §. 11.

So iſt ihnen auch bey Dienſtes Verluſt unterſagt, zugleich Schiffsmeſſer zu ſeyn, wodurch Unrichtigkeiten in Vermeſſung der Schiffe entſtehen könnten.

Ebendaſelbſt §. 12.

Für die Bemühung bey Clarirung der Schiffe und Fahrzeuge, wie ſie in der Königl. Verordnung vom J. 1748. §.§. 5. 6 und 7, vorgeſchrieben iſt, iſt den Schiffsklarirern in Stockholm an Gebühr zugebilligt; nemlich für ein Schwediſches Fahrzeug von bis und mit 30 ſchweren Laſten, 12 Thlr, von 30 bis und mit 50 dito, 16 Thlr, von 50 bis und mit 70 dito, 20 Thlr; von 70 bis und mit 100 dito, 25 Thlr; von 100 bis und mit 150 dito, 30 Thlr; von 150 bis und mit 200 dito, 35 Thlr; von 200 bis und mit 250 dito, 40 Thlr; von 250 bis und mit 300, 45 Thlr; von 300 Laſten und darüber, 50 Th. S. M.: für ausländiſche Fahrzeuge von bis und mit 30 ſchweren Laſten, 30 Thlr.; von 30 bis und mit 50 dito, 40 Thlr; von 50 bis und mit 70 dito, 50 Thlr; von 70 bis und mit 100 dito, 60 Thlr; von 100 bis und mit 150 dito, 70 Thlr; von 150 bis und mit 200 dito, 80 Thlr; von 200 bis und mit 250 dito, 90 Thlr; von 250 Laſten und darüber, 100 Thlr S. M. Wenn die übrigen Stapelſtädte im Reiche Schiffsklarirer anſtellen und gebrauchen, ſo haben dieſe ſich deſſelben Vortheils zu erfreuen, oder wie ſie ſich mit den Rehdern vereinbaren. Ausländiſche Fahrzeuge müſſen gleichwohl in denen Städten, wo auch keine Schiffsklarirer ſind, nach obiger Verordnung bezahlen, welches ſodann in die Stadtkaſten fließt.

Königl. Verord. v. 11 Dec. 1761. MODEES W. Th. 7. S. 5088.

Die Schiffsklarirer ſind ſchuldig, eines jeden, der es ihnen aufträgt, einkommendes Gut zu klariren, da ihnen denn für jede Einlage und Clarirung 16 Oere S. M. bezahlt werden.

Königl. Verord. v. 11 März 1748. §. 16. MODEES W. Th. 4. S. 2666.

Doch iſt den Rehdereyen unbenommen, wenn ſie es wollen und es ihnen paßlich iſt, ſowohl ihre eigenen, als fremde ihnen anvertrauete Fahrzeuge ſelbſt zu klariren, auch darinn jemanden zu ihrer Hülfe gegen eine gewiſſe Vergeltung anzunehmen.

Königl. Reſolution auf die Beſchw. der Städte v. 7 July 1752. §. 40. MODEES W. Th. 5. S. 3281.

Die

Die verdiente Gebühr iſt den Schiffsklarirern promt und richtig und ohne allen Abzug zu erlegen.

Königl. Verord. v. 11 März 1748. §. 17. MODEES W. Th. 4. S. 2666.

Sollte ein Schiffsklarirer dieſe Verordnung übertreten, oder ſonſt auf irgend eine Art in ſeinem Dienſt nachläßig oder unredlich zu Werke gehen, ſo ſoll er ſogleich vor Gericht geſtellt, und nach den Umſtänden entweder mit Suspenſion, arbiträrer Strafe oder Dienſtverluſt beſtraft werden.

Ebendaſelbſt §. 18.

Das Commerzcollegium, der Oberſtatthalter in Stockholm und die Landshauptleute in den Provinzen haben über die Beobachtung dieſer Verordnung genau und ernſtlich zu wachen, ſo wie es auch den Magiſträten in den Städten, Zoll-Acciſe und Lootſenkomtoirs-Bedienten obliegt, den Schiſsklarirern in allem, worin ſie ſich ihres Amts wegen an ſie wenden, gebührende Willfährigkeit und Handreichung zu leiſten. Uebrigens ſtehen die Schiffsklarirer mit ihren Bedienten in Sr. Königl. Maytt beſondern Schutz, ſo daß ihnen in ihren Amtsverrichtungen und Geſchäften kein Unfug und Nachtheil wiederfahre.

Ebendaſelbſt §. 19.

Zweytes Kapitel.

Von einem geheuerten Schiffe um es wieder zu verheuren.

„Es kann keiner, der ein Schiff auf eine gewiſſe Zeit geheuert und befrachtet hat, daſſelbe zum Schaden des Eigenthümers an jemanden verkaufen oder verpfänden: „Doch ſteht ihm frey, es auf ſo lange Zeit, als er es ſelbſt „geheuert hat, wiederum an einem andern zu vermiethen. — „Kein Befrachter iſt ermächtigt, ohne der Rehder Einwilligung, den Schiffer oder die Schiffsleute auf einem Schiffe „zu verändern: thut er es, ſo ſoll es ungültig ſeyn, und „er für allen Schaden ſtehen, der daraus entſpringen „mögte. S. R.

Drittes Kapitel.

Von der Sommer-Heuer.

„Hat jemand ein Schiff auf einen ganzen Sommer ge„heuert, und liefert es zu Martini wieder in den verab„redeten Hafen zurück; ſo iſt er von aller Anſprache frey. „Wird er aber aus Noth gezwungen, es länger zu brau„chen, ſo bezahlt er billig die Fracht für die übrige Zeit, „bis es wieder in den rechten Hafen angekommen iſt. S. R.

Viertes Kapitel.

Wann Güter im Schiffe, beym Ein- oder Ausladen Schaden bekommen.

„Wann Güter eingeſchifft werden, ſoll man die Taue „und Takel unterſuchen, ob ſie auch ſtark und tauglich ſeyn. „Die Schiffsleute ſind ſchuldig, ſie dem Schiffer oder „Steuermann vorzuzeigen: wenn dieſe ſie für gut erkennen, „und hernach Schaden entſteht, ſind ſie dafür verantwort„lich, wird aber ſolches von den Schiffsleuten verſäumt, müſſen „ſie für den Schaden ſtehen. Es ſoll kein Gut in das Schiff „gehißt werden, ehe und bevor die Kaufleute, denen es gehört, „das Tauwerk beſehen haben: wenn dieſes nicht geſchieht, „und Schaden entſteht; ſo müſſen der Schiffer und die „Schiffsleute ihn erſetzen, je nach dem jeder daran Schuld „geweſen, und eines jeden bedungener Lohn groß oder klein „iſt. Wenn die Kaufleute das Tauwerk für tüchtig er„kennen, und dadurch dennoch Schaden erleiden, ſo tragen „ſie ihn gemeinſchaftlich, ſo viel ihrer das Tauwerk ge„nehmigt hatten. — Alles Gut, welches in ein Schiff „geladen wird, ſoll daſelbſt ehe das Schiff unter Segel „geht, ſo geſtauet, geſtützt und mit Geſtellen verwahrt „werden, daß kein Schade entſtehen möge. Imgleichen

„muß

„muß das Schiff auf dem Verdeck und ſonſt überall dicht „getrieben und kallfatert, auch mit Takel-Geräth und allem „Zubehör wohl verſehen ſeyn, ehe das Gut eingeladen „wird, und mag der Schiffer ſolches zu ſeiner Rechtfer„tigung von einigen Kundigen beſichtigen laſſen: geſchiehet „ſolches nicht, und es entſteht Schaden dadurch, ſo iſt „der Schiffer ſchuldig dafür zu ſtehen. Streiten Kauf„mann und Schiffer darüber, da dieſer ſagt, das Schiff „ſey wohl im Stande geſetzet, und das Gut wohl geſtützt, „geſtauet und geſtellt worden; ſo wird dem Schiffer ge„glaubt, wenn er unter ſeinen Schiffsleuten vier Zeugen „dazu hat, welche der Kaufmann wählen will, und die „ihre Ausſage mit einem Eide bekräftigen. Kann er ſolche „Zeugen nicht ſtellen, ſo muß er und das Schiffsvolk wieder „den Schaden erſetzen, je nach dem ſie daran Schuld ſind, „und nach dem Werth, den das Gut zu der Zeit und an „dem Ort, da es gelöſcht werden ſollte, gehabt hätte: „wogegen er aber die volle Fracht zu genießen hat. — Für „den Schaden, woran der Schiffer nicht Schuld iſt, darf „er auch nicht verantwortlich ſeyn. Doch iſt er und das „Schiffsvolk ſchuldig, wann Gefahr entſteht, ſolcher, ſo „viel möglich iſt, zuvorzukommen, und das Gut zu ret„ten, und das ohne Belohnung, ſo ferne keine beſondere „Koſten und Arbeit dazu verwandt worden, die der Eigen„thümer des Guts erſetzen muß: Behauptet jemand, „daß das Gut beſchädigt ſey, ſo hat er Macht, zwey oder „drey Mal an die Fäſſer zu ſchlagen, ehe ſie aus dem „Schiffe gehißt werden. Und bezahlet ſodann dem Schiffer „die volle Fracht, oder überläßt ihm auch an deren Stelle „das Gut, wie er es am beſten findet. S. R.

Fünftes Kapitel.

Von der Fracht, wenn das Schiff nicht beladen wird.

„Wird ein ganzes Schiff, groß oder klein, nach ſo „viel Laſten, als es tragen kann, geheuert oder gefrachtet;

„ſo ſoll der Befrachter, wie er es auch beladet, wenig, viel, „oder gar nicht, nichts deſto weniger ſchuldig ſeyn, die „Fracht oder Heuer, ſo er verſprochen hat, zu bezahlen. „Bedingt er aber ſo, daß er nicht mehr Fracht als nach „der Laſtenzahl, die er einſchiffet, bezahlen ſolle; ſo iſt er „nicht ſchuldig, mehr zu bezahlen, als für jede Laſt bedungen „war. — Bedingt jemand Raum im Schiffe für gewiſſe „Laſten, und zögert nachher mit der Einladung über die „beſtimmte Zeit; ſo iſt der Schiffer, wenn er ſonſt klar iſt, „und gut Wetter und Wind bekömmt, nicht ſchuldig, des„halb ſeine Reiſe zu verſäumen oder aufzuhalten, ſondern „hat doch ſeine volle Fracht zu fordern, wenn er ſeine Reiſe „glücklich zurückgelegt hat, ſo ferne während der Zeit der „gemiethete Schiffsraum ledig und offen gehalten wor„den. — Wenn auch ein Schiffer nach einem gewiſſen Ort „gefrachtet wird, um dort ſeine volle Ladung zu empfangen, „dahin ſegelt, und nicht mehr als einen Theil Ladung be„kömmt; ſo hat er nichts deſto weniger ſeine volle Fracht „zu erheben, wann das Schiff wieder zurückkömmt, im „Fall er durch ſeinen eingelegten Proteſt erweiſen kann, daß „die Schuld auf Seiten des Befrachters geweſen ſey. — „Nun kann es ſich begeben, daß er an dem Ort, wohin „er gedungen war, gar keine Ladung bekommen könne; ſo „muß er, wie gemeldet iſt, proteſtiren, und hat er ſodann „Freyheit anderswo Fracht zu ſuchen, wie er beſtens ver„mag, welche ihm von der Fracht gekürzt werden ſoll, die „der vorige Befrachter zugeſagt hatte. — Geht das Schiff „unter, ehe es zurückkömmt, ſo iſt der Befrachter von Er„legung der Fracht befreyet. S. R.

Sechstes Kapitel.

Von dem Verzeichniß der ganzen Schiffsladung.

„Alle Schiffer, ſie ſegeln ein oder aus, ſollen ſchuldig „ſeyn, ſelbſt oder durch ihren Steuermann, oder irgend „einen

„einen andern Schiffsbedienten ein richtiges Verzeichniß „von ihrer ganzen Schiffsladung zu halten, mit eines jeden „Namen, ſowohl deſſen, der das Gut einladet, als desjenigen, der es empfangen ſoll, wie auch mit Nummern und „Merkzeichen auf allen Tonnen, Kiſten und Packen, nebſt „dem was darinnen iſt, ſo wie das Gut nach einander ein„geladen wird. Solches Verzeichniß ſollen ſie ſodann den „Zöllnern an den Orten, wo ſie ankommen oder ausſegeln, „überliefern, und iſt keiner von den Zollbedienten ermächtigt, „eine Ausrechnung über die Zollgelder auszufertigen, viel „weniger ein Schiff abzufertigen oder ausladen zu laſſen, „ehe ihm ſolches Verzeichniß eingehändigt worden. Han„deln ſie dagegen, ſo verlieren ſie das erſte Mal dreyer „Monathe Lohn: geſchieht es öfter, ſo werden ſie abgeſetzt, „und niemals wieder zu ſolchem Dienſt zugelaſſen, wie die „Seglations-Ordnung weiter vermeldet. S. R.

Bey der Ankunft am Einlaufsort ſoll der Schiffer oder Steuermann das Schiff, einen Musketenſchuß vom Lande oder der Brücke, vor Anker legen, und wenn es bey Tage iſt, und die Zollbedienten an Bord gekommen ſind, muß er binnen zwey Stunden darnach ſich auf der Zollkammer einſtellen, und ſeine Merkrolle einreichen, ohne ſich vorher anderswohin zu begeben: handelt er anders, ſo muß er 200 Thlr. S. M. erlegen: geht aber der Schiffer oder Steuermann bey Nachtzeit, unter welchem Vorwande es auch ſey, und ehe die Merkrolle abgeliefert worden, an Land, ſo muß er dafür noch einmal ſo viel erlegen. Weder Schiffsleute, Paſſagiere, noch wer es ſonſt ſeyn mag, darf ſich vor der Viſitation, ohne Erlaubniß der Zollkammer, weder von noch zum Fahrzeuge begeben, widrigenfalls eine Strafe von 100 Thlr. S. M., und, wenn es bey Nacht geſchehen iſt, noch einmal ſo viel erlegt wird, wofür der Schiffer oder Steuermann einſtehen ſollen, im Fall der Schuldige die Flucht ergreift, oder auch das Strafgeld nicht zahlen kann.
Königl. Seglations-Ordnung v. 15 Juny 1774. §. 5. MODEES W. Th. 10. S. 318.

In der Merkrolle muß aufgeführt ſeyn: der Name des Fahrzeugs, ſeine Laſtenzahl, auch wie tief es gehe, die Anzahl

zahl und Namen der Beſatzung, der Ort, wo das Fahrzeug zu Hauſe gehört, und woher es komme, ferner alle Gefäße, Tonnen, kleinere und größere Faſtagen, Kiſten und Laden, Ballen, Packen und was es ſonſt ſeyn mag, nebſt dem Zeichen, Nummer und Eigenthümer, auch, wenn es möglich iſt, dem Inhalt ſelbſt. Iſt etwas nach Connoiſſementen, an die Ordre geſtellt, eingenommen, ſo ſoll ſolches beſonders angemerkt werden. Salz, Getraide, und dergleichen Waaren mehr werden nach dem am Ladungsort gangbaren Maaße angegeben; zuletzt wird die Proviſion des Schiffers und der Leute, nach ihrer Menge und Beſchaffenheit, aufgegeben, und der Schiffer ſchreibt die Worte: Nichts hinzuzufügen, nebſt Tag, Jahrszahl und ſeinem Namen darunter. Iſt die Merkrolle abgegeben, ſo wird ſogleich das Fahrzeug und die Ladung von den Zollbedienten viſitirt.

Ebendaſ. §. 6.

Wann der Schiffer vom Einlaufsort zur Stadt, wo gelöſcht werden ſoll, abſegelt, iſt er, wenn die Seezollkammer es nöthig findet, verbunden, einen oder mehrere Beſucher an Bord zu nehmen, und mit Schiffskoſt zu verſehen, bis das Fahrzeug am Löſchungsort von den daſigen Bedienten in Obacht genommen werden kann. Er muß auch die Luken und Zugänge verſiegeln laſſen, wenigſtens zu ſolchem Raum im Schiff, wo kein Gut liegt, welches einer beſtändigen Aufſicht und Fürſorge bedarf. Widrigenfalls muß er in allen dieſen Fällen 200 Thlr. S. M. erlegen. Während der Reiſe nach dem Löſchungs-Hafen, und ehe das Fahrzeug daſelbſt angekommen und viſitirt worden, darf ſich keiner ohne Erlaubniß der Zollkammer, bey der im angeführten 5 §. beſtimmten Strafe, zu oder vom Schiffe begeben, den Schiffer ausgenommen, der zur Einreichung ſeiner Merkrolle an Land geht.

Königl. Seglat. Ordn. v. 15 Juny 1774. §. 7. Modees W. Th. 10. S. 318.

Kömmt nun das Schiff bey der Stapelſtadt, oder den eigentlichen Löſchungsort an, ſo wird es einen Musketenſchuß weit vom Lande vor Anker gelegt, und darf ohne Erlaubniß der Zollkammer nicht näher anlegen. Der Schiffer muß nun ſogleich,

ſogleich, nachdem die daſigen Zollbedienten das Schiff unter Aufſicht genommen haben, und wenn es bey Tage iſt, auf der Zollkammer ſeine vom Einlaufsort mitgebrachte, verſiegelte Merkrolle vorzeigen, auch zugleich von ſeiner Reiſe, Schiffe und Ladung Nachricht und Auskunft geben, warum die Zollkammer ihn zu befragen etwa nöthig finden mögte: doch iſt ihm nicht erlaubt, der Merkrolle etwas hinzuzufügen. Wenn gleich kein Einlaufsort bey der Stadt iſt, wohin der Schiffer ſegelt, iſt er doch ſchuldig, bey ſeiner Ankunft dem 5 und 6 §§. der Seglations-Ordnung nachzuleben, widrigen Falls er die im 5 §. ausgeſetzte Strafe erlegen muß.

Ebend. §. 8.

Wann Güter, die nicht auf der Merkrolle angeführt ſind, im Fahrzeuge gefunden werden, und ſolche einzuführen übrigens erlaubt iſt, ſo ſind ſie verfallen, und muß der Schiffer noch außerdem den vierten Theil des Werths an Strafe erlegen: doch iſt dem Eigenthümer unbenommen, ſelbige nach einer von unpartheyiſchen Männern errichteten Taxe einzulöſen; kann aber der Schiffer vollgültig darthun, daß ſolche Waare nur aus Verſehen nicht auf der Markrolle angezeichnet worden; iſt ſie auch nicht verheimlicht, ſondern noch ehe die Zollbedienten ſie gefunden, vorgezeigt worden; ſo wird ſie zwar nicht in Anſprache genommen, doch der Zoll dafür um ein Viertel erhöhet. Sollten im Gegentheil Waaren auf der Merkrolle aufgeführt, aber, ehe die Verzollung geſchehen, nicht mehr zu finden ſeyn, ſo ſind ſelbige nach einem darüber feſtgeſetzten Werth verfallen, und muß der Schiffer auch noch die Hälfte dieſes Werths erlegen.

Ebend. §. 9.

Ein jeder iſt gehalten, von allen ſeinen mit einem Fahrzeuge eingekommenen Gütern, mit einem mal, und in Stockholm binnen 8 Tagen, und an andern Orten binnen 4 Tagen, bey der Zollkammer eine Einlage zu übergeben, worin das Gut, dem Namen, der Art, Beſchaffenheit, Menge, Schwediſchem Maaß und Gewicht nach, verzeichnet, auch angeführt iſt, in was für einem Gefäß oder Umſchlag es befindlich, und mit welchen Zeichen und Nummern es gezeichnet iſt. Wird die Waare nicht

ſo, der Art und Beſchaffenheit nach, beſchrieben, ſo muß der Eigenthümer den Zoll dafür ſo hoch bezahlen, als ſich derſelbe für die beſte Sorte dieſer Waare beläuft. Kann er aber bey ermangelnder Faktura ſeine Waare ſo genau nicht beſchreiben; ſo muß er ſolches der Zollkammer anzeigen, da denn dieſelbe im Packhauſe geöffnet, und da von dem Bedienten, beſagter Maaßen beſchrieben werden ſoll. Wird die Waare von gröſſerer Menge, Maaß und Gewicht befunden, als in der Einlage angeführt iſt; ſo wird für den Ueberſchuß von 10 pro C. und darunter einfacher Zoll, aber für das, was darüber iſt, doppelter Zoll erlegt. Giebt jemand eine ſchlechtere Waare ſtatt einer beſſern von gleichem Namen und Art an, ſo bezahlt er an Zoll doppelt ſo viel, als die Taxe für die beſſere beſtimmt. Wenn aber jemand in ſeiner Einlage eine Waare als eine andere aufführt, mithin ſie unrichtig angiebt, wodurch Zollveruntreuung hätte geſchehen können; ſo ſoll ſelbige ſämmtlich verfallen ſeyn, und der Eigenthümer überdem noch für Zollveruntreuung büßen. So ſoll auch alles Gut, welches in Pakken, Faſtagen oder Stücken verborgen gefunden wird, nebſt der angegebenen und verzollten Waare, worin es verwahrt geweſen, der Confiskation unterworfen ſeyn, und dazu nach den Umſtänden auch der Eigenthümer des angegebenen und verzollten Guts für Lurendrägerey oder Zollveruntreuung beſtraft werden.

Ebendaſ. §. 10. Vergl. Königl. Seezoll-Taxe auf einkommende Waaren v. 1782. Anm. 15. p.

Wird der Schiffer durch dringende Umſtände genöthigt, in einem andern Hafen, als wohin er beſtimmt iſt, einzulaufen, ſo muß er dort auf der Zollkammer ſeine Merkrolle abgeben, welche dem General-Seezoll-Comtoir, ſo wie eine Abſchrift davon nach dem Ort ſeiner Beſtimmung überſandt wird.

Königl. Verordn. v. 22 März 1770. Art. 5 §. 8. Modees W. Th. 9. S. 301.

Güter, die Seewärts abgeſandt und verpaßt werden ſollen, muß der Schiffer in ſeinen Einlagen aufführen. Sind ſchon, ehe der Schiffer ſelbige eingereicht, beſondere Verpaſſungen

ſungen darüber ausgefertigt; ſo müßen ſie der Nummer, Tag und Jahrszahl nach auf den Einlagen des Schiffers bemerkt, und an einem durchgezogenen mit dem Zollſiegel verſehenen Faden daran befeſtigt werden. Sollten, nachdem der Zollpaß für den Schiffer ſchon ausgefertigt worden, noch Waaren zum Einladen hinzukommen, ſo müſſen die Verpaſſungen darüber ebenfalls auf dem Paß des Schiffers mit den Worten: noch kömmt hinzu, bemerkt, und auf die angezeigte Art daran befeſtigt werden. Ein anderer Zollpaß ſoll in dieſem Fall ungültig ſeyn.

Königl. Landzoll - und Accis-Verordn. v. 19 Sept 1776. Kap. 13. §. 4. MODEES W. Th. 10. S. 681.

Segelt ein Schiffer nach oder von Gottland, Bleckinge, Schonen, Halland oder Bohus, da er denn eine fremde Küſte paſſirt, um in irgend einer Stadt Ladung einzunehmen; ſo muß er, ehe die Einladung angefangen wird, ſeine Ladungsrolle bey der Landzollkammer einreichen, welche ſelbige der Seezoll-Kammer mittheilt. Beyde Zollkammern müſſen auch durch ihre Bedienten über die Einladung Aufſicht halten laſſen. Werden Güter in das Fahrzeug eingenommmen, ohne daß ſolche Rolle abgegeben worden, oder ohne Aufſicht der Zollbedienten; ſo muß der Schiffer 100 Thaler erlegen, und das Schiff wird ſo lange zurückgehalten, bis die Zollbedienten nachgeſehen haben, wie viel, und von welcher Beſchaffenheit das eingeladene Gut ſey, ſollte es dieſerwegen auch wieder ausgeladen werden müſſen, ſo hat der Schiffer ſolches auf ſeine Koſten zu beſorgen. Iſt nun die Einladung unter Aufſicht der Zollbedienten geſchehen, ſo übergiebt der Schiffer in der Seezollkammer eine, und in der Landzollkammer zwey gleichlautende, und alles eingenommene Gut ausweiſende Verpaſſungs-Einlagen: dieſe Einlagen müſſen von den See- und Land-Zollbedienten, die die Aufſicht über die Einladung gehabt haben, atteſtiret ſeyn, da denn zuerſt die Seezoll-Kammer, und hernach die Landzoll-Kammer die Verpaſſung ertheilt. Wo keine Seezollkammer iſt, da mag die Landzollkammer allein die Einladung beſorgen und die Verpaſſung ausfertigen laſſen. Wenn die Ladung auf dem Lande in einer der in dieſem §. genannten Landshauptmann-

ſchaften eingenommen werden ſoll, und das Fahrzeug nach einer einheimiſchen Stadt oder Ort beſtimmt iſt, oder wenn ſonſt irgend wo auf dem Lande geladen werden ſoll, und das Fahrzeug nach einer Stadt oder einem andern Ort in dieſen Landshauptmannſchaften beſtimmt iſt, ſo iſt daſſelbige zu beobachten: doch ſo, daß die Verpaſſung bey der nächſten Zollkammer geſchehe, und ſelbige, wenn die Löſchung auch auf dem Lande geſchiehet, an die dem Löſchungsort zunächſt gelegene Stadt gerichtet, doch auch, nach dem 9 §. der Löſchungsort benannt werde, und iſt der Schiffer in ſolchem Fall ſchuldig, den Zollbedienten, die bey der Einladung die Aufſicht haben, Reiſe- und Unterhaltskoſten zu reichen. Was bey der Löſchung zu beobachten iſt, wird im 18 Kapit. beſtimmt. Gedenkt ein Schiffer ſolche Reiſe blos mit Ballaſt zu machen, ſo muß doch beſagtermaßen die Verpaſſung geſchehen. Hat der Schiffer, wenn er von obgenannten Städten und Orten kömmt, auf einen Theil der Ladung einen Paß, aber auf den andern nicht, ſo iſt das unverpaßte verfallen, und iſt ausländiſches, aber doch zur Einfuhr erlaubtes Gut dabey, ſo muß er dafür noch überdem den vierten Theil des Werths erlegen. Was ſolche ausländiſche Waaren betrift, deren Einfuhr in das Reich verboten iſt, ſo iſt darüber die Verordnung wegen Zolldefraudation nachzuſehen. Sind die Güter nicht verpaßt, wenn gleich das Fahrzeug es iſt, oder hat der Schiffer weder auf Fahrzeug noch Gut einen Paß; ſo muß er 200 Th. erlegen, und mit dem Gut wird, wie geſagt worden, verfahren: dieſelbe Strafe wird erlegt, wenn ein mit Ballaſt beladenes Fahrzeug nicht verpaßt iſt.

Ebendaſelbſt §. 6.

Wenn Waaren von oder zu andern, als im 6 § angeführten Städten oder darunter gehörigen Ladungsplätzen, Seewärts geführt werden ſollen, muß der Paß in der Landzollkammer ausgefertigt werden, oder wenn nicht in die offne See geſegelt wird, bey dem Zoll, wo die Ausfarth geſchieht. Sonſt wird für ausländiſche und zur Einfuhr erlaubte Waaren, welche unverpaßt, aber beym Zoll angegeben ſind, unfreyer Seezoll nebſt den übrigen Unkoſten, nach der Seezoll-Taxe, bezahlt,

zahlt, und für einländiſche und zollbare Waaren, die in der Stadt bleiben, doppelter, wenn ſie aber durchgehen, einfacher Zoll, wie Kap. 1. §. 6 geſagt iſt. Will ein Schiffer mit Ballaſt von einer Stadt zur andern gehen, die zwar an der See, aber nicht in einer von denen in §. 6 genannten Gegenden liegt, ſo muß er ſein Fahrzeug auf der Zollkammer verpaſſen laſſen: geſchieht dieſes nicht, oder hat er auf einer ſolchen Fahrt einiges Gut unverpaßt bey ſich; ſo muß 100 Thlr. erlegen, und mit dem Gut wird verfahren, wie ſchon gemeldet iſt.

Ebendaſ. §. 7.

In allen andern Fällen, als denen im 6 und 7 §§. enthaltenen, mögen Waaren See- oder Landwärts von einem Landsort zum andern, von der Stadt auf das Land, oder vom Lande in die Stadt gebracht werden, ohne daß bey dem Einladen oder Einpacken Aufſicht, noch Verpaſſung nöthig wäre: doch wenn eine Stadt auf dem Wege liegt, ſo werden ſie dort, im Fall ſie vor einer Stadt oder einem Landmarkt kommen, wie in §. 9 beſtimmt iſt, verpaßt; kommen ſie von einem andern Landsort, ſo muß, wenn es einheimiſche Waaren ſind, nach dem Kap. 1. §. 5 in der Stadt, durch welche ſie paſſiren, ein Atteſt über die Erzielung derſelben vorgewieſen werden: aber fremdes Gut, welches vom Lande ohne eine fremde Küſte zu paſſiren, zur Stadt kömmt, muß mit einem Beweiſe verſehen ſeyn, daß es von irgend einer Stadt ausgeführt ſey, oder es werden dafür unfreye Seezollabgaben erlegt.

Ebendaſ. §. 8

Es kann ſich begeben, daß jemand in Ermangelung einer andern Schiffsgelegenheit, mit einem nach dem Sunde gehenden Fahrzeuge Umzugsgüter oder einheimiſche Fabrikate ſenden will, um dort in ein aus- oder einländiſches Fahrzeug geladen und nach einer einheimiſchen Stadt gebracht zu werden, ſo muß er in ſolchem Fall, nach dem 6 §, ſelbige auf der Zollkammer verpaſſen laſſen.

Ebendaſ. §. 10.

Wenn eine Zollkammer ein Fahrzeug nach einer an der See belegenen Stadt verpaßt hat, ſo muß es mit der nächſten

Poſt der daſigen Zollkammer anzeigen, und wenn Fahrzeug und Gut daſelbſt nicht binnen 6 Monaten ankommen, ſo muß der Schiffer beym Accis-Gericht Rede und Antwort geben, wo er damit geblieben ſey. Iſt er nach einem fremden Ort geſegelt, ſo wird er, in Gemäßheit der beſondern darüber ergangenen Verordnungen, dafür angeſehen. Iſt er nach einem einheimiſchen Ort gegangen, und kann er nicht beweiſen, daß das Gut irgendwo zur Verzollung angegeben worden, oder daß Gewalt oder Unfall ihm begegnet ſey; ſo bezahlt er, ſo viel ſich der Zoll oder die Accis nach der Verpaſſungsrolle beläuft. Iſt das Gut ſonſt wohin See- oder Landwärts verpaßt worden, aber aus den Zollregiſtern nicht erſichtlich, wo es angekommen oder verzollt worden; ſo muß auch der, ſo die Verpaſſungseinlage unterſchrieben hat, ebenfalls, ſo wie oben geſagt iſt, Rede und Antwort dafür geben, oder den Zoll und die Acciſe dafür erlegen. Will jemand, wenn er den Paß zur Verzollung einreicht, in dem Einnahme-Regiſter anzeichnen, daß ſolches geſchehen ſey, und ſeinen Namen darunter ſetzen; ſo mag ſolches als Beweis gelten; doch muß in allen dieſen Fällen nach Verlauf von zwey Jahren von keinem Rede und Antwort gefordert werden.

Ebendaſelbſt §. 13.

Wer nach dieſem entweder auf friſcher That betroffen, oder durch Zeugen rechtlich überführt wird, daß er Königl. Seezollbediente oder deren Untergebene in oder wegen ihrer Amtsverrichtungen geſtoßen oder geſchlagen, oder ſonſt Gewaltſamkeit gegen ſie verübt habe, ſoll nach vorgängiger Unterſuchung und Urthel als Friedens- und Verbots-Brecher am Leben geſtraft werden. Wer ſie in ihren Amtsverrichtungen mit Schmähworten oder Schmähſchriften angreift, muß an Geldſtrafe doppelt ſo viel erlegen, als ſonſt auf ein ſolches Vergehen im Geſetz verordnet iſt. Sr. Königl. Maytt wollen daher einen jeden vor Unheil gewarnet, und ermahnet haben, daß ſich jeder dieſes Königl. Placat zur Nachlebung ſtelle, ſo lieb es ihm iſt, obiger Strafe zu entgehen. So wollen Sr. Königl. Maytt. auch allen, hohen und niedern, Civil- und Militair-Bedienten anbefohlen haben, daß, im Fall Königl. Seezoll-Bediente bey

bey ihnen um Handreichung anſuchen, ſie ſich derſelben auf keine Weiſe entziehen, ſondern ihnen ſolche promt und gutwillig wiederfahren laſſen. Gleichwol ſoll keiner, wer es auch ſey, ausgenommen denjenigen, dem das Zollweſen anvertrauet iſt, ermächtigt ſeyn, ſich darin zu miſchen, noch den Bedienten, unter welchem Schein und Vorwande es auch ſey, das Geringſte befehlen wollen, ſondern, ſollte jemand nöthig finden, wegen der Bedienten und deren Amtsverrichtung etwas zu erinnern oder anzuzeigen, ſo ſoll ſolches bey Sr. Königl. Maytt, dem Cammer-Collegium oder dem Oberdirekteur geſchehen. Da Sr. Königl. Maytt. auch einberichtet worden, wie den Stadtbeſuchern ſowohl in Stockholm, als andern Städten des Reichs und in den darunter gehörigen Provinzen bey ihrer Amtsverrichtung von unbeſonnenen Leuten oft Gewaltthätigkeit, nicht allein Schmäh- und Schimpfworte, ſondern ſogar zuweilen Stöße und Schläge zugefügt, und dadurch nicht wenig in Verrichtung ihres Dienſtes behindert würden: ſo haben Sr. Königl. Maytt gleichfalls erklärt, daß ſolche Stadtbediente gleich denen, welche von Sr. Königl. Maytt zur Aufſicht bey den Zöllen verordnet ſind, in dem Königl. Protectorial-Placat mit einbegriffen ſeyn ſollen, ſo daß der, welcher ihnen auf einige Art zu nahe tritt und Gewalt thut, mit derſelben obengemeldeten Strafe angeſehen werden ſolle.

Königl. Protectoriale für die Seezoll-Bedienten v. 26 Nov 1695. JUSL. W. S. 1432.

Dieſes Protectorial-Placat ſoll jährlich einmal von den Kanzeln verleſen werden, ſo wie auch die Landshauptleute ſowohl ſelbſt, als auch durch die Magiſträte in den Städten und die Kronbedienten auf dem Lande, den Zollbedienten, auf ihr Anſuchen, bey jeder Gelegenheit alle mögliche und ſchleunige Handreichung zu leiſten haben.

Königl. Schreib. v. 16 Dec. 1743 IUSLEEN. S. 123.

Wer mit Worten oder thätlich einen Zollbedienten in oder wegen ſeines Amts überfällt, wird geſtraft, wie darüber beſonders verordnet iſt. Nimt jemand mit Gewalt den Zollbedienten Waaren wieder ab, die in Beſchlag genommen ſind, ſo büßt er mit dem Leben.

Königl.

Königl. Seglations-Ordnung v. 15 Juny 1774. §. 29. Modees W. Th. 10 S 325.

Wer ſich zum zweytenmal oder öfter ein ſolches Vergehen zu Schulden kommen läßt, worauf keine Todesſtrafe in dieſer Verordnung geſetzt iſt, der erlegt an Geldſtrafe doppelt ſo viel, als ſonſt in jedem Fall beſtimmt iſt.

Ebend. §. 30.

Alle Vergehen gegen dieſe Verordnung und Sachen wegen verübter Gewaltthätigkeit gegen Zollbediente werden von dem Seezoll-Gericht vorgenommen, unterſucht und abgeurtheilt, im Fall nicht in Anſehung der Perſon die Sache zur Entſcheidung des Hofgerichts gehört. In Sachen wegen verübter Gewaltthätigkeit iſt das Hofgericht der Oberrichter, auch müſſen die Entſcheidungen des Seezoll-Gerichts, wenn die Sache an Leib oder Ehre geht, dahin zur Nachſicht eingeſandt werden.

Ebendaſ. §. 32.

Zollbediente ſtehen in Sr. Königl. Mayſt Schutz und Schirm: wer einen von ihnen in oder wegen ſeines Amts mit Stößen oder Schlägen überfällt, büßt mit dem Leben: ſollte einer von denen in die Stadt verlegten Kriegsleuten ſich eine ſolche Gewaltthätigkeit zu Schulden kommen laſſen, wofür er noch nicht zu der ſchwerſten Leibesſtrafe, verurtheilt würde, ſo ſoll ſolche wenigſtens verdoppelt werden. Wenn jemand einen Zollbedienten ſeines Amts wegen mit Drohungen oder Schimpfworten zu nahe tritt; ſo muß er 10 Thlr Strafe erlegen, und doppelt ſo viel, wenn ſolches auf dem Comtoir, oder wo er ſonſt ſeinen Dienſt verrichtet, geſchehen iſt. Gleichen Schutz genießen auch alle öffentlichen Wachhalter, da ſie in dieſen oder jenen Fällen zur Verſtärkung der Zollaufſicht gebraucht werden.

Königl. Landzoll- und Acciſe-Verordnung vom 19 Sept. 1776. Kapit. 20. §. 1. Modees W. Th. 10 S. 700.

Vereinigen ſich mehrere, um mit Gewalt Waaren durch, und dem Zoll vorbey zu führen, oder angehaltenes Gut wieder zu nehmen; ſo hat der Urheber ſowohl ſein Leben als das Gut verwirkt; von den andern verliert nach dem Looſe jeder zehnte Mann das Leben, und büßen die übrigen, jeder mit 40 Paar Ruthen, oder einem Monat Gefängniß bey Waſſer

und Brod. Wer weniger Theil an einer ſolchen Sache hat, wird nach den Umſtänden beſtraft. Nimmt einer angehaltenes Gut Zollbedienten ſonſt mit Gewalt wieder ab; ſo verliert er auch das Leben.

Ebendaſelbſt. §. 2.

Zollbediente ſollen in ihren Amtsverrichtungen ein Zeichen tragen, woran man ſie erkennen könne; auch mögen ſie während den Bewachungen auf den nach der Stadt führenden Nebenwegen auf den Nothfall mit geladenem Gewehr verſehen ſeyn, im Fall ihr Vorgeſetzter es nöthig fände. Wird einer, der ſie überfällt, dabey verwundet oder getödtet; ſo findet keine Klage Statt.

Ebendaſelbſt §. 3.

Die eydliche Ausſage der Zollbedienten ſelbſt über die ihnen in und wegen ihres Amts wiederfahrnen Gewaltthätigkeiten und Beunruhigungen ſollen, in Ermangelung anderer Zeugen, beweiſende Kraft haben. Läßt ſich jemand Acciſe- oder Zollveruntreuung, oder Einfuhr verbotener Waaren zu Schulden kommen, und leugnet es; ſo ſoll dasjenige, was die Zollbedienten, die den Beſchlag gemacht haben, in Ermangelung anderer Zeugen, auf ihren Amtseyd ausſagen, einen halben Beweis machen; und wenn nicht ſonſt noch mehrere Umſtände und Wahrſcheinlichkeiten, die in Verbindung mit der Zollbedienten Ausſage einen vollen Beweis ausmachen, eintreten, ſo muß der Angeklagte ſich durch einen Eyd vereinigen. Iſt ein Zollbedienter auf ſeines Vorgeſetzten Befehl bey einem Beſchlage behülflich geweſen, ſo mag er eben ſo gut, als ein anderer, der nichts damit zu thun gehabt hat, in der Sache zeugen.

Ebendaſ. §. 4.

Königl. ſowohl Civil- als Militair-Befehlshaber, Bürgermeiſter und Rath in den Städten, und andere Königl. Beamte und Bediente ſollen bey Verantwortung ſchuldig ſeyn, den Zollbedienten ſogleich, wenn es erlangt wird, hülfreiche Hand zu leiſten. Uebrigens ſoll kein Beamter, höherer oder niederer, der mit dem Zollweſen nichts zu ſchaffen hat, ſich

darin miſchen, noch den Zollbedienten Befehle ertheilen, wofür er ſonſt, als eines Dienſtfehlers wegen, angeſehen wird.

Ebendaſ. §. 5.

Wer ſolche zur Einfuhr verbotene Waaren, die wirklich im Lande verfertigt oder gewonnen werden, heimlich in das Reich einführt oder einführen läßt, wiſſentlich kauft, verkauft oder verbirgt, ferner, wer auf die im Schwediſchen Geſetzb., Abth. von Verbrechen, Kap. 61. §. 1. gemeldete Art an einem ſolchem Verbrechen Theil nimmt, verliert das erſtemal, die Waare und erlegt deren vollen Werth: läßt er ſich zum zweytenmal und öfter damit betreten, ſo muß er jedesmal, nebſt Verluſt der Waare, deren doppelten Werth erſetzen.

Königl Verord. gegen Zollveruntreuung v. 22 März 1770. Art. 1. §. 1. MODEES W. Th. 9. S. 295.

Sind es aber ſolche verbotene Waaren, die nicht als eine einheimiſche Kunſtarbeit oder Produkt angeſehen werden können; ſo wird das erſte mal, nebſt deren Verluſt, der halbe Werth derſelben, und zum zweyten und wiederholten malen, deren voller Werth gebüßt.

Ebendaſ. §. 2.

Ebendaſſelbe gilt, wenn jemand heimlich ſolche Waaren, welche auszuführen verboten iſt, in ein Fahrzeug ladet, oder ſonſt aus dem Reiche zu ſchaffen ſucht, wenn darüber nicht beſonders in der Seezoll-Taxe beſtimmt iſt.

Ebendaſ. §. 3.

Behauptet der Käuffer, daß er unwiſſend die ausländiſche verbotene Waare für eine einheimiſche angenommen habe, und kann dieſes beweiſen, ſo iſt er frey, und muß in ſolchem Fall der Verkäuffer auf die angezeigte Art büßen. Wer ſich zum Verkauff verbotener Waaren gebrauchen läßt, aber den Eigenthümer nicht nennen will, wird eingeſetzt, bis er ihn angegeben, und der Richter die Sache unterſucht habe. Städtſche Fiskale und Polizeibediente haben auch dahin zu ſorgen, daß Sellerweiber und andere, die in der Stadt und auf dem Lande mit Waaren zum Verkauff umher laufen, davon abgehalten, und zur Strafe gezogen werden.

Ebend. §. 4.

Wenn

Wenn jemand Waaren, die einzuführen erlaubt iſt, heimlicher Weiſe einbringt, mithin den Zoll und andere darauf gelegte Abgaben unterſchlägt, ſo iſt die Waare verfallen, und überdem wird noch der vierte Theil des Werths erlegt.

Ebendaſ. §. 5.

Die in dieſem Artikel feſtgeſetzten Geldſtrafen werden aus dem Vermögen des Schuldigen, ſo weit es reicht, eingetrieben, und was daran fehlt, in Gefängnißſtrafe bey Waſſer und Brod verwandelt. Wer für die richtige Erlegung derſelben keinen Bürgen ſtellen kann, ſoll ſogleich feſtgenommen werden. Aber die Matroſen auf dem Fahrzeuge, worauf verbotenes Gut eingekommen, oder anderes loſes Volk, ſo wegen Theilnahme an Zolldefraudation verurtheilt werden, ſollen, weil ſie nicht zahlen können, zu öffentlichen Arbeiten angehalten werden, ſo wie darüber im Schwed. Geſetzb. Abtheil. von den Verbrechen Kap. 5 §. 1. beſtimmt iſt.

Ebendaſ. § 6.

Zollbediente, die bey Zollveruntreuung oder unrichtiger Angabe der Waaren durch die Finger ſehen, mithin ſich eines ſolchen Verbrechens theilhaftig machen, ſollen ehrlos ſeyn, und auf irgend einer Kronſchmiede oder Feſtung drey oder noch mehrere Jahre, oder nach Beſchaffenheit des Verbrechens, ihre Lebenszeit hindurch arbeiten.

Ebendaſ. Art. 2. §. 1.

Für ſonſtige Unachtſamkeit und Verſäumung bey der Viſitation, Aufſicht und Verſiegelung der Packen und Kiſten mit dem Zoll-Siegel, werden ſie in Gemäßheit der See- und Landzoll-Reglements beſtraft, nemlich:

vom 5 Dec. 1724 für die Seezollbediente. (Modees W. Th. 1. S. 579 und folg.) und vom 17 Dec. 1756 für die Landzollbediente. (Modees W. Th. 6. S. 4212 und folg.)

und wer ſolches angiebt, hat den Beſchläger-Antheil zu genießen.

Ebendaſelbſt §. 2.

Sollte irgend ein anderer Kronbeamter oder Bediente, höherer oder niederer, Zollunterſchleif begehen, oder einen, der ſich deſſen zu Schulden kommen laſſen, ſchützen und hegen,

oder auch bey Entdeckung eines ſolchen Unterſchleifs nächläſſig ſeyn und nicht mit dem gebührenden Eifer und Ernſt zu Werke gehen, ſo ſoll er ſeines Dienſtes verluſtig ſeyn, und als Zolldefraudant büßen.

Ebendaſ. §. 3.

Macht ein anderer einen Beſchlag, als ſolcher, der im Dienſt und Amt ſteht, oder verſchweigt entweder den Defraudanten, oder iſt auch zu ſeinem Vorhaben behülflich, oder verbirgt auch etwas von den Waaren; ſo muß er 200 Thlr. S. M. büßen, wovon die eine Hälfte dem Angeber und die andere dem nächſten Lazareth oder Kinderhauſe zufällt, auch muß er erſetzen, was er vorenthalten hat: ſo wie er auch noch beſonders nach dem 1 § dieſes Artikels für ſeine Theilnahme an die Zollveruntreuung angeſehen wird.

Ebendaſ. §. 4.

Ein jeder, durch deſſen erſtes Zuthun und Fürſorge ein vorgehabter Zollbetrug entdeckt wird, ſo daß wirklich der Beſchlag erfolgt, hat, ohne weiter mit Ausführung der Sache beſchwert zu ſeyn, die Hälfte der Strafgelder nebſt 60 pro Cent des Werths zu genießen, zu welchem die Waare, auf die im folgenden §. beſtimmte Art, geſchätzt wird, und wird ſein Name, wenn er es verlangt, verſchwiegen, hat auch des den Zollbedienten zugeſagten Schutzes zu genießen.

Ebendaſ. Art. 3. §. 1.

Wenn erlaubte Waaren, ohne Zoll dafür zu erlegen, eingebracht werden, ſo hat der Beſchläger die Hälfte, ſowol der Strafgelder als des Preiſes zu genießen, zu welchem ſie auf einer öffentlichen Auktion verkauft werden.

Ebendaſ. §. 2.

Schiffer und Steuermann, Schiffsleute oder Paſſagiere können nicht als Beſchläger angeſehen werden, nachdem die Viſitation auf dem Schiffe, womit ſie angekommen ſind, ſchon angefangen worden: will aber einer von ihnen den Beſchlägerantheil genießen, ſo muß er ſogleich, nachdem das Schiff im Hafen angekommen iſt, und ehe die Viſitation oder Löſchung vorgenommen wird, mit einem mal anzeigen, welches und wie viel verbotenes Gut er an Bord wiſſe. Eben ſo wenig kann derjenige auf den Beſchlägerantheil Anſpruch

ma-

machen, der blos angiebt, daß dieſes oder jenes Fahrzeug verbotene Waaren geladen habe, da doch nichts deſto weniger deshalb die Viſitation in Gemäßheit des Reglements und der Seglations-Ordnung verrichtet werden muß; es ſey denn, daß er vorher die Beſchaffenheit der Waare, oder die Stelle im Schiffe, wo ſie liege, anzeigen könne. Die Zollbedienten können ſich auch kein Recht auf den Beſchlag anmaßen, wenn derſelbe bey Viſitationen gemacht iſt, die nur auf vorhergegangene Anzeige, und nachdem der Betrug gewiſſermaßen ſchon entdeckt war, angeſtellt ſind; zum Beyſpiel, die Täucher retten und entdecken zuerſt Waaren, womit ein Zollbetrug hat geſchehen ſollen, oder die Wache und andere halten ſolche Waaren an, wodurch eine genauere Viſitation und Beſchlag veranlaßt wird: in dieſen Fällen genießt der erſte Entdecker des Betrugs den Beſchlägerantheil von allen den Waaren, die bey ſolcher Gelegenheit konfiscirt werden.

Ebendaſ. §. 3.

Güter, welche einzubringen verboten ſind, und angehalten werden, müſſen ſogleich beym Seezoll-Gericht, ſowohl der Menge als Beſchaffenheit nach, genau aufgezeichnet, und von irgend einem Krämer und Fabricanten taxirt werden. Bey einer ſolchen Schätzung wird der Mittelpreis zwiſchen dem auswärtigen Einkaufspreiſe und dem einheimiſchen Preiſe en gros zum Grunde gelegt, und hat das Schauamt dahin zu ſehen, daß die Taxatoren ſolche unter Eidespflicht verrichten.

Ebendaſelbſt Art. 4. §. 1.

Nachdem die Waare durch den Ausſpruch des Richters für verwirkt erklärt worden, hat die General-Zoll-Direktion, wie im vorhergehenden §. geſagt iſt, dem Beſchläger ſogleich 60 pro Cent des beſtimmten Werths der Waare, als ſeinen Antheil, zu ertheilen: aber in wie ferne er vor Beendigung der Sache, gegen Bürgſchaft, ſeinen Antheil erheben könne, iſt beſonders vom Richter zu beſtimmen.

Ebendaſ. §. 2.

Alles Gut, welches in andern Städten, als Stockholm, angehalten und vom Richter, als verboten, erklärt worden, muß ohne Auffenthalt in Gegenwart eines Mitgliedes des

Schauamts und des Beſchlägers, nach vorhergegangener Vergleichung mit dem Verzeigniß und der Taxe, eingepackt, und die Kiſte oder der Packen, ſowohl mit dem Siegel der Zollkammer als des Schauamts verſehen, dem General-Seezoll-Comtoir eingeſandt werden.

Ebendaſ. §. 3.

Alles confiscirte, verbotene Gut muß, nach erfolgten richterlichen Ausſpruch, nach irgend einem fremden Ort, wo ein Schwediſcher Agent, Conſul oder Commiſſarius angeſtellt iſt, geſandt werden; da es denn vorher in Gegenwart des Fiskals beym Commerzcollegium und des Zollfiskals auch des behörigen Zollbedienten eingepackt, und die Kiſte oder der Packen mit den Siegeln des Commerzcollegiums und General-Seezoll-Comtoirs verſehen wird. Die General-Zolldirektion hat ſodann entweder ſelbſt die Verſendung deſſelben zu beſorgen, oder es auch, unter dieſer Bedingung, öffentlich an den Meiſtbietenden zu verkaufen. Im erſteren Fall muß der auswärts befindliche Beamte die Waare verkaufen, und die dafür gelöſeten Gelder unverzüglich einſenden, auch auf einem beygehenden Verzeichniſſe atteſtiren, daß ſolche dort angekommen und verkauft worden: im zweyten Fall hat derjenige, der ſie an ſich gekauft, dieſen Atteſt beyzubringen.

Ebendaſ. §. 4.

Schiffer und Steuerleute, nebſt andern, die entweder Königl. oder Privat-Fahrzeuge, Buyſen, Fiſchhuker oder Jagten führen, ſollen, wenn ſie ſich nicht reinigen können, für alle am Bord verheimlichte Waaren verantwortlich ſeyn, ſo wie auch für die Schiffsleute und Paſſagiere, welche entweichen, ehe die Viſitation ſowohl am Einlaufs- als dem eigentlichen Löſchungs-Ort geſchehen iſt: nichts deſto weniger muß aber doch jeder, welcher vor oder während der Viſitation ſich vom Schiffe entfernt und verbirgt, und als Eigenthümer irgend einer verbotenen Waare angegeben wird, unverzüglich vermittelſt Publikation von den Kanzeln und Trommelſchlag aufgeſucht, und, wann er ertappt worden, nach den Umſtänden mit einer Strafe von 10 bis 100 Thlr. S. M. belegt wer-

den,

den, er mag nun an einer Zollveruntreuung Theil haben oder nicht.

Ebendaſelbſt Art. 5. §. 2.

Wenn ſich aber auch der Schiffer, Steuermann, oder wer das Fahrzeug führt, von allen Verdacht, als habe er Kenntniß oder Theil an der, entweder im Schiffe verborgenen, oder heimlich aus demſelben weggebrachten Waare, reinigen kann; ſo muß er doch für ſeine Unachtſamkeit, da ihm obliegt, auf alles, was am Bord vorgeht, aufmerkſam zu ſeyn, von 10 bis 100 Thlr S. M. erlegen, die zur Hälfte der Krone, und zur Hälfte dem Beſchläger zufallen: iſt aber die Waare auf der Merkrolle aufgeführt: ſo iſt er frey.

Ebendaſelbſt §. 3.

Auf die in der Seglations-Ordnung und dem Reglement vorgeſchriebene Art müſſen Fahrzeuge, die zwiſchen einheimiſchen Städten fahren, wann ſie in den Scheeren ankommen, von den Zollbedienten entgegen genommen, und die Luken verſiegelt werden: ſie bleiben auch unter der Aufſicht des Jagt-Lieutnannts oder Aufſehers, bis ſie bey der Brücke oder in den Hafen ankommen. Bey der Viſitation ſowohl ſolcher, als anderer Fahrzeuge muß der Fiskal des Königl. Commerzcollegiums zugegen ſeyn, und ihm von den Zollbedienten alle Handreichung wiederfahren, wann er dieſe oder jene Unterſuchung nöthig findet: Fahrzeuge, die mit Getraide beladen ſind, werden aber nicht verſiegelt.

Ebend. Art. 6. §. 1.

Was die Geſchäfte der Zollfiskale, ſowohl bey den Proceſſen beym Zollweſen, als bey der Zollaufſicht betrift, ſiehe

Königl. Inſtr. für das Kammer-Colleg. in dem, was das Zollweſen angeht v. 5 Nov. 1772. §. 8. MODEES W. Th. 10. S. 97.

Bey allen Proceſſen, die beym großen See- und kleinen Zoll in Stockholm vorfallen, muß der Fiskal beym Commerzcollegium, und wird er behindert, der Vice-Fiskal, ſo weit es ſich thun läßt, zugegen ſeyn, um dahin zu ſehen und zu erinnern, daß Sr. Königl. Maytt. Recht und Intereſſe, ſo wie auch die Königl. Verordnungen auf das genaueſte in Acht genommen werden.

Königl. Proceſs-Ordnung beym Zoll- und Acciſe-Gericht vom 29 Nov. 1689. §. 10. v. STIERNEMANS Pol. und Oec. Verord. Th 5. S. 114.

Von allen bey den Seezoll- und Acciſe-Gerichten gehaltenen Protocollen bleibt ein Exemplar beym Gericht, und ein anderes wird von dem Ober-Directeur jährlich um Lichtmeß dem Fiskal zugeſtellt.

Ebendaſelbſt §. 6. Vergl. Schwed. Geſetzb. Abth. vom Proceſs Kap. 5. §. 2. und Kap. 6. §. 6.

Alle Confiscations- Lurendrägerie- und Zoll-Defraudations-Sachen, und was dem anhängig iſt, auch die Aufſicht über die Acciſe- auch See- und Grenz-Zoll-Gerichte gehört zum Betriebe des Vice-Fiskals bey Commerzcollegium.

Des Königl. Comm. Coll. Vertheilung der Amts-Geſchäfte zwiſchen den Fiscälen v. 25 April 1776.

Bey den Städten, wo der Landzoll außen vor dem Hafen belegen iſt, darf kein beladenes Fahrzeug des Abends nach der Zeit, da die Löſchung nicht mehr geſtattet wird, näher als einen Musketenſchuß an der Stadt anlegen, ſondern muß dazu den folgenden Tag abwarten: wer dagegen handelt, muß 50 Thlr. S. M. erlegen, wie die Seglations-Ordnung in Betreff fremder Fahrzeuge in ſolchen Fällen beſtimmt.

Königl. Lurend. Verord. v. J. 1770. Art. 6. §. 2.

Der Schiffer, welcher nach einem einheimiſchen Ort ſegeln zu wollen angiebt, aber nach einem fremden Ort ſegelt, und da Güter einnimmt, hat ſolche verwirkt, und bezahlt, wenn es verbotene Waare iſt, nach dem Art. 1. §. § 1 und 2: iſt es erlaubte Waare, nach dem §. §. 3 und 5.

Die in Betreff der Verpaſſung der Waaren, die zwiſchen einheimiſchen Städten gehen, erlaſſenen Verordnungen ſollen genau beobachtet werden: Der Schiffer muß alles eingenommene Gut der Menge und Beſchaffenheit nach, nebſt dem Namen des Abſenders und Empfängers auf der Verpaſſungsrolle verzeichnen: die Landzoll-Kammer darf Seewärts gehende Güter nicht anders, als auf des Schiffers Namen verpaſſen, widrigen Falls iſt es ungültig. Sollten nach Ausfertigung des Paſſes noch mehrere Waaren eingeladen werden, ſo müſſen dieſe auf demſelben Paß mit den Worten: noch kömmt hinzu, aufgenommen, und verpaßt werden. Ebend. Art. 7. §. 1

Iſt

Iſt irgend eine Waare mit dem Siegel der Zollkammer verſehen, ſo muß ſolches auf dem Paß neben derſeben angemerkt werden.

Ebendaſ. §. 2.

Wer auf der Zollkammer ſich auf Waaren einen Paß geben läßt, um ſolche nach einer einheimiſchen Stadt zu ſenden, iſt gehalten, ſolchen auf der Zollkammer in der Stadt, wohin er geſtellt iſt, abzuliefern, und zugleich Waaren zur Verzollung und Viſitation anzugeben: findet ſich, daß dieſes nicht geſchehen ſey, ſo hat das behörige Acciſe-Gericht Unterſuchung darüber anzuſtellen, und im Fall Zollbetrug begangen worden, nach den Verordnungen zu verfahren.

Ebend. §. 4.

Das Acciſe-Gericht unterſucht und ſpricht das Urtheil in folgenden Sachen: Zoll- und Acciſe-Veruntreuung: wann Gewalthätigkeit mit Worten oder der That an Zollbedienten in oder wegen ihres Amts, oder an andern, die, als Beſchläger, mit den Zollbedienten gleichen Schutz genießen, verübt worden, oder wenn Zollbediente an einem andern, der mit ihnen in Dienſtſachen zu thun hat, Gewaltthätigkeit begangen haben: in allen denen Vergehen, worauf in dieſer Verordnung, Beſchlag, Geld- oder andere Strafe geſetzt iſt: doch, wenn Zollbediente von einem Adelichen Gewaltthätigkeit erleiden, und die Sache an Leben und Ehre geht, ſo hat das Acciſe-Gericht blos die Unterſuchung, da denn ferner nach dem allgemeinen Schwediſchen Geſetz, Abth. vom Proceß, Kap. 8. §. 2. verfahren wird, ſo daß nemlich das Hofgericht das Urtheil ſpricht. Ferner gehören zu des Acciſe-Gerichts Unterſuchung und Urthel der Zoll- und Acciſe-Bedienten Dienſtverbrechen in andern Fällen, als wenn die Einnahme angegriffen worden: auch hat es da, wo kein Seezoll und Grenzzoll-Gericht iſt, über Zollveruntreuungen zu unterſuchen und zu urtheln.

Königl. Landzoll-Verordn. v. 19. Sept. 1776. Kap. 21. §. 4. MODEES W. Th. 10. S. 701.

Wann eine Confiscationsſache vorfällt, und ſich ergiebt, daß Zollbediente dabey mit Scheltworten, Stößen oder Schlägen belegt worden; ſo hat zwar das Acciſe-Gericht, wo nach den Verordnungen alle Confiskationsſachen abgemacht werden,

alle Umſtände, die in der Sache Auskunft geben können, zu unterſuchen, und in der Hauptſache ſelbſt zu ſprechen: aber in Betref der den Zollbedienten dabey zugefügten Beleidigung wird die deshalb angeſtellte Unterſuchung dem ordinären Stadtgericht communicirt, welches ſodann, nöthigen Falls, eine fernere Unterſuchung vorzunehmen, auch ſowohl in dieſem, als in dem Fall, da Zollbedienten bey anderer Gelegenheit, als einer Confiskation, Scheltworte, Stöße oder Schläge zugefügt ſind, die rechtliche Entſcheidung zu ertheilen hat. Den Zollbedienten ſteht frey, einen aus ihren Mitteln der Unterſuchung beywohnen, und ihre Gerechtſame wahrnehmen zu laſſen, oder auch dem Stadtfiskal die officielle Ausführung der Sache aufzutragen. Iſt einer mit dem Ausſpruch des Stadtgerichts nicht zufrieden; ſo kann er darüber ſeine Beſchwerden beym Hofgericht einbringen, und zwar binnen der Zeit, die im Schw. Geſetzb., Abth. vom Proc. Kap. 25. §. 5. vorgeſchrieben.

Königl. Schreib. v. 13 März. 1745. JUSLEEN S. 144.

So wie nun das, was in den kleinen Städten gegen Zollbediente verübt worden, nach dem angeführten Königl. Schreiben vor dem ordentlichen Stadtgericht abgemacht wird, ſo müſſen auch die gegen ſie auf dem Lande, entweder mit Scheltworten oder Stößen und Schlägen begangenen Vergehen, von dem Diſtrikts-Gericht abgeurthelt werden, ſo daß die beym Acciſe- und Zoll-Gericht deshalb vorgeweſene Unterſuchung, ſo wie in Betref der gegen Zollbedienten in den kleinen Städten verübten Gewaltthätigkeit verordnet iſt, dem Diſtrikts-Gericht communicirt wird, welches ſodann, nöthigen Falls, eine fernerweitige Unterſuchung anſtellet, und die Entſcheidung ertheilt, ſo wie es auch den Zollbedienten frey ſteht, einen aus ihren Mitteln der Unterſuchung beywohnen und durch ihn ihre Gerechtſame wahrnehmen zu laſſen, oder auch dem Landfiscal oder einem andern Königl. Beamten die officielle Ausführung der Sache zu übertragen: wer mit der Entſcheidung des Diſtrictsgerichts nicht zufrieden iſt, kann ſich binnen der, im angeführten Kapit. 25. §. 5. beſtimmten Friſt, beym Hofgericht beſchweren.

Königl. Schreib. vom 14 Nov. 1746. JUSLEEN S. 170.

Sollten Zollbediente, oder die mit ihnen gleich geachtet werden, ſo hart angegriffen ſeyn, daß das Acciſe-Gericht die Schuldigen zum Tode verurtheilte, da denn nach hiebevorigen Verordnungen das Urtheil dem Hofgericht, und die Confiscations-Sache dem Commerzcollegium zur Unterſuchung zugeſandt wird; ſo muß dieſes Collegium die Sache auf das forderſamſte abmachen, und die zuerkannten Strafgelder gurch ſeinen Gevollmächtigten eintreiben laſſen: ſollte ſich dazu kein Zugang finden, ſelbige alſo in Leibesſtrafe verwandelt werden müſſen, ſo muß ſolches vom Commerzcollegium dem Hofgerichte angezeigt werden, damit dieſes ſowol der Strafgelder, als der begangenen Gewaltthätigkeit wegen mit einem male die Leibesſtrafe beſtimmen könne: wäre das Verbrechen aber ſo grob, daß der Schuldige am Leben geſtraft würde; ſo verſchwinden die der Confiskation wegen zuerkannten Strafgelder.

Königl. Schreib. v. 12 Novbr. 1742. JUSLEEN. S. 338.

Die Zollbedienten müſſen das Jahr durch, ohne die geringſte Verſäumniß, von Sonnenaufgang bis Untergang im Dienſt ſeyn. Iſt auf den Fahrzeugen alles richtig befunden; ſo ſollen ſie unverzüglich abgefertigt werden. Kann ein Schiffer beweiſen, daß er ungebührlich aufgehalten worden, ſo iſt der Zollbediente, deſſen Schuld es iſt, in eine Strafe von 100 Thlr. S. M. verfallen, die dem Angeber zufließen: das zweyte mal bezahlt er doppelt ſo viel, und das drittemal verliert er ſeinen Dienſt.

Königl. Regl. für die Seezoll-Bed. v. 5 Dec. 1724. §. 3. MODEES W. Th. 1. S. 583.

Sie ſind ernſtlich dahin angewieſen, ohne Auffenthalt und Zeitverluſt, ſowohl bey Ausrechnung des Zolls, als Viſitation der Waaren zu verfahren, worauf die Oberdirekteurs, ſowol beym großen Seezoll, als den kleinen Zöllen genaue Aufſicht zu halten haben.

Königl. Reſol. auf der Städte Beſchwerden v. 8 July 1720. §. 5. MODEES W. Th. 1. S. 277.

Von den Ausſprüchen des Acciſe-Gerichts, in Sachen der von Zoll- und Acciſe-Bedienten begangenen Dienſtfehler, wird in Stockholm, und der Stockholmiſchen Landshauptmann-

ſchaft, Upland, Södermannland, Weſtmannland, Nerike, und Geſtrikeland, binnen 15 Tagen vor 12 Uhr appellirt: in Kopparbergs Landshauptmannſchaft, Oſtergothland, Helſingeland, Jämteland, Herjedalen, Metelpad und Angermannland, den 23ſten Tag: in den Landshauptmannſchaften, Jönkoping, Kronoberg und Calmar, Wärmeland, Skaraborg und Elfsborg, Halland, Schonen, Blekingen, Dal, Bohus und Weſterbottn, den 30ſten Tag, und aus Finnland und Gottland, den 45ſten Tag, den Tag, da das Urthel publicirt ward, nicht mitgerechnet. Verſäumt einer dieſes, ſo iſt das Urthel des Accise-Gerichts rechtskräftig.

Königl. Landzoll-Verord. v. 19 Sept. 1776. Kap. 21. §. §. 11, 12. MODEES W. Th. 10. S. 703.

Siebentes Kapitel.

Von den Liegetagen.

„Kann ein Befrachter das Schiff zu dem Tage nicht „beladen, den er mit dem Schiffer verabredet hat, und iſt „zwiſchen ihnen ausgemacht, wie es in ſolchem Falle ge„halten werden ſolle, ſo iſt ſolches auf beyden Seiten gültig. „Iſt aber ſolches nicht verabredet, ſo iſt der Schiffer ſchul„dig, funfzehn Tage über den Tag zu warten, der zur „Vollendung des Einladens angeſetzt war, doch ſo, daß „der Befrachter ihm dafür beſonders zu gute komme, wie „ſie ſich darüber vergleichen können, oder auch gute Männer, „die es verſtehen, für billig erkennen. Beladet der Be„frachter das Schiff gleichwol in den funfzehn Tagen nicht, „die ihm zugegeben worden, ſo daß an ihm die Schuld „liegt; ſo iſt der Schiffer, wenn er will, von dieſer Be„frachtung frey, und der Befrachter hingegen ſchuldig, „ihm die volle Fracht und die Tage, welche er über die „Verabredung gewartet hat, zu bezahlen. Dieſe Tage „werden Liegetage genannt. Von allem dem, was dafür „an Wartgeldern oder Schadens Erſtattung gegeben wird, „genieſ-

„genießen der Schiffer und die Rehderey drey Viertel zur „Hälfte, und das übrige Viertel theilen die Schiffsleute „unter ſich, nach Verhältniß des Lohns, den jeder genießt. „S. R.

Achtes Kapitel.

Von der Getraide-Ladung.

„Nimmt ein Schiffer eine Ladung Getraide zum Ver„fahren ein, ſo iſt er ſchuldig, ſolches, ſo oft es nöthig iſt, „und das Unwetter es nicht hindert, umſtechen zu laſſen, „wofür er jedesmal zwey Öre genießt, die er mit den „Schiffsleuten, nach Verhältniß des Lohns derſelben, zu „theilen hat. Wird ſolches verſäumt, ſo daß das Korn „dadurch erhitzet, oder muchlich wird; ſo iſt der Schiffer „für allen Schaden verantwortlich. S. R.

Es werden daher auch auf einkommenden mit Getraide beladenen Fahrzeugen die Luken nicht verſiegelt, damit die Ladung nicht von der Hitze leide.

Königl. Regl. für die Seezoll-Bed. v. 5 Dec. 1724. §. §. 1. 3. MODEES W. Th. 1. S. 580. 583.

Neuntes Kapitel.

Von Verhinderungen in der Schiffsfracht, die von höherer Hand kommen.

„Iſt nun die Fracht binnen Reichs geſchloſſen, und die „Certepartie gemacht, und es entſteht ſodann Krieg oder „Orlog, oder das Schiff würde in Krondienſt genommen, „oder ſonſt von der Krone wegen mit Beſchlag belegt, oder „ein anderer Unfall entſtünde, wodurch die Reiſe nachbliebe, „ohne des Schiffers und Befrachters Willen und Ver„urſachen; ſo ſind ſie beyde von einander geſchieden, nur

„daß der eine dem andern die Hälfte der Unkoſten, die in „ſolchem Fall gemacht ſeyn, tragen helfe. — Wäre nun „ein Schiff an einem Ort gefrachtet, und will an einem „andern laden und es entſtünde daſelbſt, ohne des Kauf„manns Verſchulden, ein ſolcher Vorfall, es ſey vor oder „nach der Einladung des Guts; ſo hat der Schiffer die „Hälfte der bedungenen Fracht zu fordern. — — Wird „nun ein Schiff außerhalb Reichs nach einem unter der „Krone Schweden belegenen Ort gefrachtet, und an ſolchem „fremden Ort nachher verboten, ſothane Waaren auszu„führen; ſo iſt der vierte Theil der Fracht verdient. — „Würde ein ſolches Schiff von der Landsobrigkeit an dem „fremden Ort gegen einen gewiſſen Lohn in Dienſt genom„men; ſo iſt der Befrachter von der ganzen Fracht frey, „und bezahlt nichts davon aus. S. R.

Feindliche Kriegsſchiffe, Kaper und Commißfahrer, Handelsſchiffe und Fahrzeuge aller Art werden auf ihren eigenen Rehden, in offener See, oder bey andern Küſten genommen, doch bey einer neutralen Küſte wenigſtens in der Entfernung einer Seemeile, oder des funfzehnten Theils eines Grades vom nächſten bewohnten Strande, es ſey Inſel oder veſtes Land, am wenigſten unter einer neutralen Veſtung oder einem neutralen Hafen.

Königl. Reglement wegen des Aufbringens zur See v. 8 July 1788. Art. 1. §. 1.

Schiffe, geführt von Unterthanen neutraler Mächte, die von den Feinden des Reichs Kaperbriefe genommen haben, ſind ebenfalls der Aufbringung unterworfen.

Ebend. §. 2.

So auch neutraler Mächte Kriegs- und Convoyſchiffe, im Fall befunden wird, daß ſie zum Dienſt des Feindes beſtimmt, verkauft oder verheuert ſind, oder ſonſt gebraucht werden, um Sr. Königl. Maytt. und deren Unterthanen Schaden zuzufügen.

Ebendaſ. §. 3.

Gleichergeſtalt neutraler Mächte Handelsſchiffe, die entweder auſſerhalb ihres rechten Laufs, worauf die Papiere lauten, einem feindlichen Ort näher, als ſie ſeyn ſollen, gefunden wer-

werden, und nicht durch die Journäle noch eydliche Zeugniſſe erwieſen werden kann, daß ſie durch Sturm oder andere rechtsbeſtändige Urſachen von ihrem Wege entfernt worden, oder auch wirklich nach einem feindlichen Ort beſtimmt ſind, ſoferne ſie, in dieſen beyden Fällen, ſogenannte Contrabande-Waaren am Bord haben, als Geld in gröſſern Summen, als am Ort der Beſtimmung zum Zoll, den Schiffsungeldern, des Schiffers und der Beſatzung Nothdurft erweislich nöthig ſeyn dürfte, Gewehre, Flinten und anderes Zubehör, Pechkränze, Feuerkugeln, Bomben, Pulver, Patronen, Lunten, Kanonkugeln aller Art, Piken, Degen, Pallaſche, Säbel, Spieße, Helleparden, Stücke, Mörſer, Haubitzen, Mauerbrecher, Granaten, Gabeln, Bandelier, Gehenk, Salpeter, Kartuſchen, Musketen, Kugelbüchſen, Piſtolen und Handgewehr jeder Art, nebſt deren Zubehör, Musket- und Piſtol-Kugeln, Bley, Helme, Harniſche, und alle Art Waffen, Kriegsvolk, und deſſen Mondirung und Ausrüſtung, Pferde mit deren Ausrüſtung und jede Art Kriegsgeräthſchaft.

Ebendaſ. §. 4

Sr. Königl. Maytt. Kriegsſchiffe und deren Unterthanen Handelsfahrzeuge, welche vom Feinde genommen ſeyn mögten, muß die Behörde möglichſt wieder zu erhalten ſuchen.

Ebendaſelbſt §. 5.

Uebrigens ſind alle neutrale Schiffe, ſollten ſie auch ſonſt, außer dem genannten, dem Feinde gehöriges Gut am Bord haben, gänzlich frey.

§. 6.

Es iſt Sr. Königl. Maytt. Wille und ernſtlicher Befehl, daß die Behörden neutralen Schiffen mit aller Höflichkeit und Beſcheidenheit begegnen, ſo ferne dieſe ſich nicht unnöthigen Falls, zur Gegenwehr ſetzen, oder ſonſt Vernachläſſigung gegen die Königl. Flagge an den Tag legen.

§. 7.

Den Befehlshabern neutraler Kriegsſchiffe, welche eigene oder anderer neutraler Völker Handelsſchiffe convoyren, wird Glauben zugeſtellt, wenn ſie auf ihr Ehrenwort verſichern, daß die

die unter ihrer Convoy befindlichen Schiffe, die ſie der Anzahl nach angeben, keine Contrabandewaaren am Bord haben.

§. 8.

Schiffer, die neutrale Handelsſchiffe führen, ſind verbunden, ihre Päſſe und Certificate vorzuweiſen, und wenn dieſe richtig befunden werden, und es einzeugen, daß das Fahrzeug wirklich Unterthanen einer neutralen Macht gänzlich zugehöre, und daß ſolches den Feinden keine Contrebande-Waare zuführe; ſo ſoll daſſelbe mit keiner Beſatzung beſchweret, noch den Leuten, Schiff und Gut die geringſte Ungelegenheit zugefügt, ſondern ihnen vielmehr ſogleich erlaubt werden, die Reiſe fortzuſetzen: können aber die gehörigen Certificate nicht aufgewieſen werden, oder finden ſich rechtmäßige Urſachen zum Verdacht, in dieſem Fall, und ſonſt nicht, ſoll Beſichtigung angeſtellt, und nach den Umſtänden verfahren werden.

Ebendaſelbſt. §. 9.

Während der Sperrung eines feindlichen Hafens, nemlich, wenn ſolcher von mehrern Königl. Kriegsſchiffen ſo enge eingeſchloſſen iſt, daß das Einlauffen mit augenſcheinlicher Gefahr verbunden wäre, iſt fremden Schiffen der Eingang nicht geſtattet, hätten ſie auch gleich keine Contrabandewaaren an Bord: ſollten ſich einige in dieſer Abſicht einfinden, ſo werden ſie mit Höflichkeit zurückgewieſen, und iſt ihnen erlaubt, wenn ſie es wollen, ihre mitgebrachten Waaren zum Behuf Sr. Königl. Maytt. oder deren Unterthanen zu veräußern.

§. 10.

Obgleich nun Sr. Königl. Maytt. mit großen Wohlgefallen diejenigen anſehen, welche Dero und des Reichs Beſte durch geſetzmäßige Aufbringungen befördern, ſo ſollen doch alle gegen neutrale Schiffe zur Unzeit begangene Gewaltthätigkeiten und Beleidigungen ernſtlich beſtraft werden. Sollte ein Befehlshaber ohne rechtmäßige und offenbare Urſache neutrale Schiffe aufbringen, und die Krone dadurch in die Nothwendigkeit geſetzt werden, den Kapitain oder den Eigenthümer des Schiffs an Gelde zu befriedigen: ſo muß die Flotte, zu welcher der Befehlshaber, der dieſe unrechtmäßige Priſe gemacht hat, gehört, ſolches wieder von ihrem Antheil an den rechtmäßi-

mäßigen Priſen erſetzen, und kann ſich, ſo weit es thunlich iſt, an dem Antheil, der einem ſolchen Befehlshaber etwa zufällt, wiederum ſchadlos halten.

§. 11.

Auf einem genommenen feindlichen Kriegsſchiffe müſſen zuerſt die Kanonen und die Pulverkammer wohl verwahrt und das Schiff in Sicherheit geſetzt werden, auch hat jeder nach ſeinem Stande ſeinen Unterhalt zu genießen.

Ebendaſ. Art. 2. §. 1.

Sollte ein Schiff genommen werden, welches durch Kaperey Schwediſchen und andern Fahrzeugen Schaden zugefügt hat, und daſſelbe nicht mit einem gehörigen Kaperbriefe verſehen seyn, ſo muß ſowol der Befehlshaber als die Beſatzung feſtgenommen und auf das genaueſte bewacht werden.

Ebendaſ. §. 2.

Mit aufgebrachten Handelsfahrzeugen, ſie gehören feindlichen, oder neutraler Mächte Unterthanen, werden in Anſehung der Kanonen und des Pulvervorraths die nöthigen Vorſichtigkeits-Maasregeln genommen: die Beſatzung behält ihre Freyheit und lebt von der etwa mitgebrachten Proviſion, und wird keinem das geringſte von dem, was ihm beſonders zugehört, entzogen.

§. 3.

Alles, was auf einem aufgebrachten Fahrzeuge vorfindlich iſt, muß beyſammen bleiben, und mit Ausnahme deſſen, was zum täglichen Gebrauch gehört, mit dem Siegel des Aufbringers und des Befehlshabers auf dem genommenen Schiffe verſiegelt werden, oder, kann dieſes nicht geſchehen, ſo wird doch in Gegenwart der Vornehmſten auf beyden Schiffen ein vollſtändiges Verzeichniß davon aufgenommen. Die Luken und Zugänge zur Ladung werden mit dem Siegel des Aufbringers und des Schiffskapitains verſehen, und die Verzeichniſſe in beyder Gegenwart oder den dazu von ihnen ernannten Perſonen verfaßt.

§. 4.

Alle am Bord befindlichen Papiere, die Schiff und Ladung auf irgend eine Art angehen, werden eben ſo verſiegelt und aufbewahrt.

§. 5.

Es wird auch eine ſogenannte Speciesfakti oder ein ausführlicher Bericht aufgeſeẓt von dem Ort, dem Tage, der Stunde und Art, wo, wann und wie die Wegnahme geſchehen, ob der Kapitaln ſich geweigert hat, die Segel zu ſtreichen, oder ſeinen Kaperbrief, Paß oder Certificat vorzuzeigen, ob er ſich hat wehren wollen, welche Flagge er geführt habe u. d. m. Die Beſatzung wird gleichfalls dem Namen, der Heymath und der Bedienung nach verzeichnet.

§ 6.

Ein genommenes Fahrzeug darf bey ernſtlicher Beſtrafung, und unter welchem Vorwande es auch ſey, auf der See nicht wieder frey gegeben werden.

§. 7.

Eben ſo wenig darf es in einem fremden Hafen aufgebracht werden, es ſey denn im höchſten Nothfall, z. B. um einer herannahenden überlegenen feindlichen Macht, oder einem Sturm auszuweichen, oder wenn eines von den Fahrzeugen einer unumgänglichen Ausbeſſerung bedarf: wenn ſolche Umſtände es nothwendig machen, einen fremden Hafen zu ſuchen, ſo muß der Auffenthalt daſelbſt doch nicht länger dauern, als die Noth erfordert.

§. 8.

Sobald es ſich thun läßt, muß das genommene Schiff da, wo der Aufbringer hingehört, z. B. zur Flotte oder Eſkadre, die ihn ausgeſandt hatte, oder nach dem Ort, woher er war beordert worden, geführt werden, wo der Aufbringer ſodann auch ſeinen Bericht abſtatten, und fernere Befehle erwarten muß. Sollten die Umſtände ſolches nicht zulaſſen, ſo wird es in den nächſten Schwediſchen Hafen geführt.

§. 9.

Bey ſeiner Ankunft im Schwediſchen Hafen meldet ſich der Aufbringer beym Admiralitäts - oder der Armeeflotte Untergericht, im Fall ſolche daſelbſt vorhanden ſind, und ſonſt, beym Magiſtrat, zeigt ſeine Ordre, nach welcher er die Priſe gemacht hat, legt ſeinen Bericht von dem Vorgange ab, und übergiebt die Speciesfakti nebſt den Verzeichniſſen und verſiegelten Papieren.

Ebendaſ. Art. 3. §. 1.

Das

Das Gericht läßt ſodann in Gegenwart des Aufbringers, oder deſſen Gevollmächtigten, und des Kapitains vom aufgebrachten Schiffe, oder deſſen Gevollmächtigten, unverzüglich eine neue Beſichtigung anſtellen, ob auch etwas von abhänden gebracht worden, wobey denn auch, ſo wie beym Proceß, dem Verkauf oder der Theilung, ſowol von Seiten der Krone, als der Theilhaber an der Priſe Gevollmächtigte zugegen ſeyn, auch die behörigen Zollbedienten zugezogen werden müſſen, worauf alles wieder mit dem Siegel der oben benannten Behörde verſiegelt und aufbewahrt wird.

§. 2.

Alle feindlichen Kriegs- und Handelsſchiffe, gröſſere und kleinere Fahrzeuge, nebſt dem darinn befindlichen Gut, wer auch deſſen Eigenthümer ſey, ſo wie auch alle Commißfahrer und Kaper ſind geſetzmäßige Beute.

Ebendaſ. Art. 4 §. 1 und 2.

So auch Schiffe, in welchen Unterthanen feindlicher Mächte Theil haben, obgleich ſie von Unterthanen neutraler Mächte geführt werden, weil ein einzelner Theil beſonders nicht veräußert werden kann: doch kann über die geladenen erlaubten Waaren, welche Unterthanen neutraler Mächte gehören, von ihnen frey diſponirt werden.

Ebendaſ. §. 3.

Alle im Art. 1 §. 4. S. 151 aufgeführten, nach einem feindlichen Ort beſtimmten, und in einem neutralen Schiff befindlichen Contrabande-Waaren ſind gleichfalls rechtmäßige Priſe, aber das übrige Gut nebſt dem Fahrzeuge ſind frey und können nach erfolgten richterlichen Ausſpruch abſegeln. Der Schiffer muß für den Schaden und die Koſten ſtehen, wenn er ſelbſt durch Ueberbringung von Contrabandewaaren nach einem feindlichen Ort, zur Aufbringung Urſache gegeben hat.

Ebend. §. 4.

Da die Schiffsdocumente zum Beweiſe dienen ſollen, daß das Schiff wirklich Schwediſchen Unterthanen gehöre; ſo muß jeder, der aus einem Schwediſchen Hafen oder dazu gehörigen Ländern abſegeln will, ſich zum Beweiſe der Heymath des Fahrzeuges und der Rehder mit allen erforderlichen und gebräuch-

bräuchlichen Briefen und Päſſen verſehen. Es iſt den Seefahrenden ernſtlich empfohlen, keine doppelte Connoiſſementen oder andere doppelte Schiffspapiere an Bord zu haben, auch bey Vorkommenheiten keine Papiere über Bord zu werfen, welches nur Verdacht erregen würde.

Königl. Verordn. v. 23 April 1793. §. 2.

Schiffer, Steuerleute und alle auf Schwediſchen Schiffen befindlichen Officianten und Beſatzungen müſſen, wann ſie von Kriegsſchiffen und Commißfahrern kriegführender Mächte in der See angetroffen werden, alle Höflichkeit und Anſtändigkeit gegen ſie beobachten, ihre Päſſe und Documente willig vorzeigen, und die daraus entſpringenden Rechte und Sicherheit mit Beſcheidenheit reclamiren, und nicht durch ungebührlichen Widerſtand und widerſpenſtiges Verhalten Mißhelligkeiten erregen und zu einer unfriedlichen Behandlung Anlaß geben.

Ebendaſ. §. 3.

Wann Schwediſche Schiffer von einer der kriegführenden Mächte aufgebracht werden, müſſen ſie ſogleich dem nächſten Schwediſchen Conſul davon Nachricht geben, und ſich ſeinen Rath und Hülfe erbitten, um Schiff und Gut zu reclamiren, und befriedigende Schadenserſetzung für die den Traktaten und dem allgemeinen Völkerrecht zuwider laufende Aufbringung und deren Folgen zu erhalten. Der Schiffer darf in ſolchem Fall, ohne des Conſuls Vorwiſſen und eine von ihm erhaltene Inſtruktion, wie eine ſolche Angelegenheit zu behandeln ſey, weder ſelbſt deren Ausführung übernehmen, noch ſich deshalb an einen andern, weder den gewöhnlichen Commiſſionaire der Rehderey, noch den Befrachter wenden: es liegt ihm, ſo wie den etwa angenommenen Commiſſionairs ob, bey Ausführung der Sache den Vorſchriften des Conſuls genau nachzuleben.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Coll. v. 26 April 1781.

Wann Schiff und Gut aufgebracht worden, muß der Verſicherte ſolches dem Verſicherer ſogleich anzeigen, und ſich mit ihm über die Freymachung und Zurückforderung berathſchlagen. Sind beyde nicht an einem und demſelben Ort, ſo

muß

muß der Verſicherte ſelbſt für die Freylaſſung des Schiffs und Guts nach Möglichkeit ſorgen, und den Verſicherer davon unterrichten, da denn dieſer ſchuldig iſt, die Koſten entweder ſogleich, oder nach und nach, ſo wie ſie erfordert werden, vorzuſchießen. Will der Verſicherer dieſe Vorſchüſſe nicht machen, oder die Koſten hergeben, ſondern lieber ſich ſeines Rechts an Schiff und Gut, wenn es auch, auf welche Art es wolle, freygemacht würde, entſagen, dagegen aber dem Verſicherten die in der Verſicherungsakte gezeichnete Summe ſogleich ausbezahlen, ſo ſteht ihm ſolches frey, und der Verſicherte kann gleichwol noch, für ſeine eigene Rechnung, die Freylaſſung betreiben und zu erhalten ſuchen.

Königl. Verſicherungs-Ordn. v. 2 Oct. 1750 Art. 12 §. 1. MODEES W. Th. 5. S. 2981.

Der Schiffer, welcher den Rechten nach für das ihm anvertrauete Schiff und Gut verantwortlich iſt, und bey allen Gelegenheiten das Beſte der Rehder und Befrachter befördern muß, iſt daher auch, im Fall einer Aufbringung oder Anhaltung ſchuldig, ſogleich von ſelbſt alle möglichen Maasregeln zur Vertheidigung und Befreyung des Schiffs und Guts zu ergreifen, da es denn dem Verſicherer obliegt, alle darauf verwandte Koſten zu erſtatten, deren Berechnung der Schiffer, wenn es verlangt wird, beſchwören muß. Ebendaſ. §. 2.

Wenn ein wieder freygegebenes Schiff und Gut unter der fortgeſetzten Reiſe von neuem, oder an einem andern Ort aufgebracht wird, oder gänzlich verlohren geht; ſo muß der Verſicherer ſowol für die Koſten des erſtern Falls, als auch die Koſten und den Schaden des zweyten Falls ſtehen.

Ebend. §. 3.

Nachdem mit den Republiken, Algier, Tunis und Tripolis, auch mit dem Kayſer von Marocco Friede geſchloſſen worden, hat man zur Sicherheit gegen deren Seeräuberey einen beſonderen Seepaß, der unter dem Namen des Algieriſchen Seepaſſes *) allgemein bekannt iſt: Das Commerzcollegium

*) Dieſe Algieriſchen Seepäſſe werden auf Pergament geſchrieben, von den Gliedern des Commerz-Colleg. unterzeichnet, und von den Sekre-

gium allein hat dieſe Päſſe zu ertheilen, und genau dahin zu ſehen, daß dieſem Reglement nachgelebet werde, damit die durch die

---

Sekretairs contraſignirt, auch mit dem Siegel des Comm. Colleg. verſehen. Oben iſt das Schwediſche Wapen in Kupfer geſtochen. Sie werden oben in einer beſondern Form, mitten durch das Wapen, ausgeſchnitten, und ſolche Ausſchnitte durch unſere Conſuls den Kapern zugeſtellt, um ſie mit den Päſſen der Schwediſchen Schiffe, die ſie treffen, zuſammen zu halten, woraus ſie denn, wenn ſie gleich nicht Schwediſch verſtehen, erkennen können, ob ſolche richtig ſeyn, oder nicht: dieſe Ausſchnitte werden zur Verhinderung alles Unterſchleifs öfters verändert. Das Formulare eines ſolchen Algieriſchen Seepaſſers lautet folgendermaßen. Nr. „Alle und jede, ſo dieſes
„angehen kann, laſſen das Schiff (die Brigantine ꝛc.)
„zu Hauſe in Schiffer groß Laſten, führend
„ Kanonen, beſtimmt nach und weiter nach Ordres,
„frey und ohne alle Hinderniß, Anhaltung und Nachtheil, mit ſei-
„nen einhabenden Schiffsleuten, Paſſagierern, Gut und Ladung
„paſſiren, nachdem wir aus dem von den Rehdern und dem Schif-
„fer abgelegten Eyde befunden haben, daß dieſes Schiff nur allein
„Unterthanen Sr. Königl. Schwed. Maytt. und keinen Auslän-
„dern oder Fremden zugehöret. Gegeben mit gewöhnlichem Siegel
„und Unterſchrift, in Stockholm den im Jahr Chriſti 179

Kraft tragenden Amts

(L. S.)

NN NN NN NN

NN

Am Rande des Paſſes iſt das Datum angeführt, da die Rehder und der Schiffer den Eyd abgelegt haben. Nebſt dieſem Algieriſchen Seepaß bekömmt der Schiffer auch davon noch eine lateiniſche Ueberſetzung, die von der Behörde im Commerz-Collegium atteſtirt iſt und folgendermaaßen lautet: Nr. „Omnibus et ſingulis, „quorum intereſt, aut quomodocunque intereſſe poterit, no-„tum teſtatumque ſit; navem dictam, laſtarum capacem,

die verhandelten Friedensſchlüſſe beabſichtigte Sicherheit der Schwediſchen Seefarth erreicht werde.

Königl. Regl. vom 12 Januar 1730. §. 1. MODEES W. Th. 2. S. 803.

Alle Schiffe, ſo zum Verpaſſen gemeldet werden, ſie ſeyen in Schweden, oder auswärts gebauet, müſſen wirklich nur

---

„cem, tormentis munitam, ad pertinentem, et ſub ductu Navarchae , jam deſtinatam , ſubditis ſacrae Regiae Majeſtatis Sveciae, ita ut hoc etiam ſolemni juramento „confirmarunt Proprietarii et Navarcha, adeo propriam eſſe, „ut ne minima quidem pars ad Extraneum quempiam, aut „alieni regni ſubditum pertineat. Praenominatam igitur na-„vem perofficioſe commendatam volumus, eum in finem, ut „eidem una cum mercimoniis, Nautis et Itinerariis ſine impe-„dimento, ac moleſtiis iter ſuum proſequi fas ſit. In quo-„rum fidem praeſentes litteras ſalvi conductus, manibus no-„ſtris ſubſcriptas, ſigillo Regii Collegii Commerciorum muniri „curavimus. Holmiae, die menſis anno poſt Chri-„ſtum natum Milleſimo Septingenteſimo Nonageſimo.

Pro Auctoritate Regia et ex Officio.

(L. S.)

NN NN NN NN

NN

Concordantiam hujus transactionis cum autographo teſtor. Holmiae ut ſupra

NN.

Gleichergeſtalt wird dem Schiffer eine vidimirte Abſchrift des von den Rhedern beym Comm. Colleg. eingereichten eydlichen Reverſes, auch ein ſogenannter Signalbrief zugeſtellt, welcher die Vorſchrift enthält, wie er ſich zu verhalten habe, wann er in der See von einem barbariſchen Kaper angetroffen wird.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Colleg. v. 3 Juny 1735 und 19 Januar 1736.

nur Königl. Schwediſchen Unterthanen allein zugehören, ſo daß kein Fremder, weder direkte, noch indirekte, den geringſten Antheil daran haben kann. Auch Fremde, die ſonſt mit irgend einem Schwediſchen Handelshauſe in Geſellſchaftshandlung ſtehen, ſind ausgeſchloſſen, woferne ſie nicht das Bürgerrecht gewonnen haben. Ferner kann kein Fremder, gleichviel von welcher Nation, wenn er auch hier im Reich oder in den dazu gehörigen Provinzen Bürger geworden, eher einen ſolchen Algieriſchen Seepaß erhalten, als bis er wenigſtens drey Jahre Bürger geweſen, es ſey denn, daß Umſtände vorhanden wären, die zu einer Verkürzung dieſer Zeit Anlaß gäben, in welchem Fall das Commerzcollegium, nach eingeholter Meinung der Bürgerſchaft, ſolches alles Sr. Königl. Maytt. vorzutragen, und deren Reſolution zu erwarten hat.

Ebend. §. 2. Königl. Comm. Coll. Circul. v. 21 Sept. 1791.

Zum Beweiſe, daß das Schiff nur Schwediſchen Unterthanen allein gehöre; müſſen die Rehder ein von ihnen ſämmtlich unterſchriebenes Verzeichniß, worin eines jeden Antheil angegeben iſt, einreichen, und ſodann, jeder für ſich, einen körperlichen Eyd ablegen, daß ſie ſelbſt dieſe Antheile am Schiffe beſitzen, und daß kein fremder Unterthan, weder direkte noch indirekte, Theil darin habe, auch hierüber nach dem beygefügten Formulare einen eydlichen Revers oder Cautions-Notul anſtellen. In Stockholm wird eine ſolche Specification, Eyd und Revers beym Commerzcollegium *) einge-

*) Jetzt wird der Eyd in Stockholm, nicht vor dem Commerzcollegium, ſondern dem Magiſtrat abgelegt. Das Formulare zu dem eydlichen Revers lautet folgendermaßen: „Wir Unterſchriebene erklären hiemit nicht allein, daß das Schiff genannt, „zu von Föhren (Eichen) Holz auf Kravel gebauet, ſchwere „Laſten groß, beſtimmt nach und weiter nach Orders, jetzt „geführt vom Schiffer und Bürger in NN und Schwediſchen Steuermann und Beſatzung, für welche wir jetzt beym Königl. und Reichs-Commerzcolleg., zur Sicherheit gegen Algieriſche, Tu-

gereicht und abgeſtattet; in den übrigen Stapelſtädten aber beym Magiſtrat, der ſolches ſodann dem Commerzcollegium zuſen-

---

„Tuniſche, Tripolitaniſche und Maroccaniſche Schiffe, um einen „Seepaß anhalten, Uns, Sr. Königl. Maytt. und der Krone „Schweden geſchwornen Unterthanen allein zugehörig iſt, und daß „kein Fremder, weder direkte noch indirekte, Theil darin habe, ſon- „dern verbinden uns auch auf das kräftigſte, daß wir bemeldeten „Seepaß nicht verleihen, vermiethen, verkauffen, verpfänden, noch „an irgend ein anderes, weder fremdes noch einheimiſches Schiff, „unter keinerley Vorwand, überlaſſen, ſondern daß wir ſämmtlich „dasjenige, was im Königl. Reglement vom 12 Januar 1730 ſol- „cher Päſſe wegen feſtgeſetzt und verordnet iſt, in allen Stücken „vollkommen in Acht nehmen wollen. Zu mehrer Sicherheit, und „damit dieſes alles von uns unverbrüchlich beobachtet werde, ver- „binden wir, jeder für ſich, unſere Perſon und Eigenthum, und „unterwerfen uns einer promten Exekution. So wahr uns Gott „helfe an Leib und Seele. Stockholm den 179

NN	NN	NN
für ½	für ¼	für ¼

„In dem Schiffe genannt, von ſchweren Laſten, wel- „ches Kanonen führt, und nach und weiter nach Ordres „beſtimmt iſt, und von mir Unterſchriebenen geführt wird, ſind „Rehder; nemlich NN für ½, NN für ¼, und NN für ¼.

NN (Des Schiffers Name.)

Die Certificate, welche vom Magiſtrat in Stockholm, um einen Seepaß zu erhalten, ausgefertigt werden, lauten, wie folget: „Wir Bürgermeiſter und Rath in der Königl. Reſidenz- und Haupt- „ſtadt Stockholm, thun kund, daß Sr. Königl. Maytt. Unter- „thanen, NN, NN, NN, vor Uns den im Königl. Reglement „vom Jahr 1730 vorgeſchriebenen Eyd körperlich abgelegt haben, „um vom Königl. und Reichs Hochlöbl. Commerzcollegium einen „Seepaß für das Schiff, genannt , groß ſchwere La- „ſten, welches in von Föhren (Eichen) Holtz auf Kravel ge-

zuſendet, um, wenn alles richtig befunden wird, den gehörigen Seepaß darauf auszufertigen, da denn die Magiſtrâte auch vorher alles zu beobachten haben, was in Anſehung der Fremden und deren Bürgerrecht verordnet iſt.

§. 3.

Da die Päſſe nicht länger gelten ſollen, als das Schiff, worauf ſie geſtellt ſind, denſelben Rehdern, die ſich dazu angegeben haben, gehört; ſo muß, wenn ein Antheil davon verkauft

---

„gebauet iſt, beſtimmt nach , und nun geführt wird vom „Schiffer und Bürger in NN zu erhalten, welchen Eyd genannte Rehder auch ſchriftlich abgefaßt übergeben haben, ſo wie „deren in originalbeygehender Revers buchſtäblich lautet: zugleich „hat der Schiffer NN bey Gott und ſeinem heiligen Evangelium „verſichert, daß er von keinen andern Rehdern in dem gedachten „Schiffe, welches er jetzt führt, wiſſe, als denjenigen, die in der „von ihm unterſchriebenen Specification aufgeführt ſind, und daß „er in Zukunft keinen andern annehmen wolle, der ſich nicht vorher auf gehörige Art gemeldet, und dazu vom Königl. Hochl. Commerzcollegium die Befugniß erhalten habe: daß er das Signal „heimlich und verſchwiegen halten und keinem offenbaren wolle, „welches das Königl. Hochl. Commercollegium ihm zu mehrerer Sicherheit anvertrauen läßt, und zugleich, im Fall er auf der Reiſe „wo Afrikaniſche Kaper ſich pflegen ſehen zu laſſen, Schwediſche „Kauffartheyſchiffer antreffen ſollte, alsdann das Signal in Acht „nehmen wolle, welches in ſolchen Fällen zur Befolgung vorgeſchrieben iſt: So wahr ihm Gott helfen ſolle an Leib und Seele! „Und wird deshalb dieſes zu einem geſetzmäßigen Beweiſe darüber „ertheilt, und zu mehrerer Gewißheit mit dem gewöhnlichen Stadtſiegel und der Behörde Unterſchrift beſtätigt und bekräftigt. Auf „dem Rathhaus zu Stockholm den 179

Von wegen Bürgermeiſter und Rath.

NN.

Stadt-Sekretaire.

(L. S.)

kauft wird, oder durch Erbrecht oder einen andern geſetzlichen Grund auf einen andern übergeht, dieſe Veränderung ſogleich dem Magiſtrat des Orts, und von da aus dem Commerzcollegium angezeigt werden, auch die Perſon, die ſolchen Antheil kauft, oder ſonſt geſetzlich an ſich bringt, ſich eydlich verſchreiben, wie es der erſte Innhaber gethan hat. Wird aber das Schiff, ehe die Reiſe, worauf der Seepaß ertheilt iſt, vor ſich gehet, gänzlich an andere Rehder im Reiche verkauft; ſo müſſen die erſten Rehder binnen 14 Tagen nach dem Verkauff den erhaltenen Seepaß im Commerzcollegium wieder zurückliefern, und die neuen Rehder ſich zu einem neuen Algieriſchen Seepaß melden und qualificiren.

§. 4.

Gleichergeſtalt muß auch der Schiffer das von den Rehdern erforderte Verzeichniß ihrer Parten unterſchreiben, und gleichfalls mit einem körperlichen Eyde erhärten, daß er von keinen andern Rehdern wiſſe, als denen, ſo in dieſem Verzeichniß aufgeführt ſind, und daß er hienächſt keinen annehmen wolle, der ſich nicht vorher beym Magiſtrat und danächſt beym Commerzcollegium gebührend gemeldet und qualificirt habe.

§. 5.

Bey Ausfertigung des Paſſes müſſen die zum Schiffe erforderlichen Documente, als des Commerz=Collegiums Freybrief, der Meſſer=Atteſt vom Magiſtrat, und der Bielbrief vorgewieſen und unterſucht werden, und ſoferne den Verordnungen zuwider, etwas mangelhaftes daran gefunden wird, darf der Paß gar nicht ertheilt werden. Damit aber die bereits nach fremden Orten abgegangenen Schiffe gleichwohl einen ſolchen Paß erhalten können, ſo ſollen die Rehder außer ihren ſchon angeführten Obliegenheiten, verbunden ſeyn, vor der Behörde mit einem körperlichen Eyde zu verſichern, daß ſie den Paß für kein anderes Schiff und Schiffer gebrauchen wollen, als wofür ſie ihn verlangt haben, ſo wie auch der Schiffer bey ſeiner Zurückkunft in den ihm beſtimmten Hafen in Schweden, oder den dazu gehörigen Provinzen, und ſollte er mit Tode abgegangen ſeyn, derjenige, ſo an ſeiner Statt das Schiff führt,

ſolches gleichfalls beſchwören muß, welches in Stockholm vor dem Commerzcollegium, und an andern Orten vor dem Magiſtrat geſchiehet, der ſodann dem Commerzcollegium einen Atteſt über dieſem abgelegten Eyd einſendet.

§. 6.

In dieſer den Schiffsrehdern vorgeſchriebenen Eydsleiſtung, um für ihre Schiffe die ſogenannten Türkiſchen Seepäſſe oder Freybriefe zu erhalten, iſt nunmehr die Aenderung zugelaſſen, daß, nachdem ſie wegen neuer Schiffe oder Parten darin, das erſte mal, beym Empfang eines ſolchen Paſſes oder Freybriefes, ſowohl ſchriftlich als körperlich beſchworen haben, daß keine andere als Schweden, darin Antheil haben, ſie nachher dieſes blos mit einem ſchriftlichen Eyde jedes Jahr, wann das Schiff wieder ausgehen ſoll: erhärten: doch aber, ſollte irgend eine Veränderung in der Rehderey vorfallen, ſo daß ſelbige entweder gänzlich, oder doch in Anſehung des einen oder andern Mitrehders verändert würde; ſo haben ſie ſich ſämmtlich ihrer Gerechtſame wegen, ſowohl mit einem körperlichen als ſchriftlichen Eyde zu legitimiren.

Königl. Schreib. v. 2 July 1777 und des Königl. Comm. Colleg. Publicat. v 21 deſſ. Monats. MODEES W. Th. 11. S. 261.

Dieſe Seepäſſe gelten nur für eine Reiſe, gerechnet von der Zeit, da das Schiff angelegt und zu laden angefangen, und die Rehder und der Schiffer ſolche nachgeſucht haben, bis daß der Schiffer und das Schiff wieder nach Schweden zurückkommen, da dann der Schiffer, wenn er in Stockholm angelandet iſt, binnen 8 Tagen ſeinen Paß beym Commerzcollegium wieder abliefern, und ſich darüber einen Atteſt ertheilen laſſen muß. Landet er mit ſeinem Schiff bey einer Stadt an, wo ſich ein Landshauptmann aufhält; ſo muß er ihn an dieſen gleichfalls binnen 8 Tagen, und gegen einen ähnlichen Atteſt abliefern. Aber in den übrigen Häfen und Stapelſtädten, wo kein Landshauptmann iſt, muß er ihn gleichwohl, binnen 14 Tagen, an den Landshauptmann der Provinz einſenden, der ihn ſodann unverzüglich an das Commerzcolleg. gelangen läßt. Verſäumt der Schiffer dieſes binnen der beſtimmten Zeit, ſo verfällt er in eine Strafe von 500 Th. S. M.

§. 7.

Sollte ein mit einem ſolchen Seepaß verſehenes Schiff auswärts verkauft werden, ſo muß der Schiffer, im Fall ein Schwediſcher Miniſter, Agent, Conſul oder Commiſſarius zur Stelle iſt, an ihn ſeinen Paß, kreutzweiſe durchſtreichen, mithin unbrauchbar gemacht, gegen doppelte Quitung abliefern: der Miniſter u. ſ. w. läßt ihn ſodann an das Commerzcollegium gelangen, und der Schiffer überſendet eine von den empfangenen Quitungen an die Rehder oder denjenigen von ihnen, welcher im Namen der übrigen, des Schiffes wegen, die Correſpondenz führet, dieſer liefert ſie dem Commerzcollegium ein, und läſſet ſich darüber den gebührenden Atteſt ertheilen. Geſchiehet der Verkauf an einem Ort wo kein Schwediſcher Beamte ſich aufhält, ſo ſoll der Schiffer, in Gegenwart ſeiner Schiffsleute, den Paß in vier Stücke zerſchneiden, und ihn ſo, nebſt einer eydlichen Auſſage ſeiner Leute, wann und wo das Schiff verkauft worden, dem Correſpondent-Rehder unverzüglich zuſenden, welcher ihn auf angezeigte Art dem Commerzcollegium übergiebt oder überſendet: dieſerhalb müſſen auch die Schiffsrehder beym Commerzcollegium anzeigen, welchen ſie aus ihren Mitteln zur Führung der Correſpondenz auserſehen haben. Verſäumt der Schiffer dieſes, ſo muß er 500 Th. S. M. erlegen.

§. 8.

Sollte ein Schiff, mit einem Algieriſchen Seepaß verſehen, verunglücken, mithin der Paß verlohren gehen; ſo muß der Schiffer dieſes in ſeiner Erklärung mit anführen, und eydlich erhärten, daß der Paß mit dem Schiffe verlohren gegangen ſey: rettet er ihn aber aus dem Schiffbruch, muß er damit verfahren, wie im nächſtvorhergehenden §. verordnet iſt. Wenn aber Schiff und Leute bleiben, ſo muß die Rehderey darüber beym Commerzcollegium gehörige Beſcheinigung und Bericht beybringen.

§. 9.

Alle dieſe Päſſe müſſen numerirt, und am Rande Tag und Datum, wann der Eyd von den Rehdern und dem Schiffer abgelegt worden, angemerkt ſeyn, ſo wie auch im Commerz-

collegium ein beſonderes Verzeichniß, wann ſie ausgegeben und wieder zurückgeliefert worden, geführt wird.

§. 10.

Keiner darf dieſe Päſſe verleihen, vermiethen, verpfänden, verkaufen oder auf irgend eine andere Art zum Gebrauch eines andern Schwediſchen Schiffes, als wofür ſie ertheit ſind, überlaſſen. Wenn einer von den Rehdern hiergegen oder gegen einen andern Punkt dieſer Verordnung handelt, ſo iſt er in eine Strafe von 12000 Th. S. M. verfallen und muß auch den Schaden erſetzen, den ſeine Mitrehder dadurch erlitten haben.

§. 11.

Sollte einer falſche Algieriſche Seepäſſe machen, oder ſie ſonſt für Schiffe und zum Dienſt fremder Unterthanen misbrauchen; ſo wird er, als Landesverräther, am Leben, Ehre und Gut geſtraft: nicht allein derjenige erleidet dieſe Strafe, welcher ſelbſt ſich dieſes Verbrechens ſchuldig macht, und es directe oder indirecte befördert oder zuläßt, ſondern auch derjenige, welcher überführt wird, daß er darum gewußt und es nicht offenbahret hat.

§. 12.

Der Schiffer muß ſich von der Behörde im Commerzcollegium eine vidimirte Abſchrift des von den Rehdern daſelbſt dem Formulare gemäß eingereichten eydlichen Reverſes ertheilen laſſen, und ſolche bey ſich führen.

§. 13.

Ein jeder von den Schiffsleuten und ändere, die beweislich angeben können, daß jemand, gegen ſeinen Eyd, dieſes Reglement übertreten habe, ſollen unabgekürzt die Hälfte der Strafgelder und des Guts zu genieſſen haben, ſo nach obigen Artikeln verfallen ſind: die andere Hälfte ſoll einzig und allein zur Auslöſung armer Schwediſcher Unterthanen aus der Türkiſchen und Barbariſchen Gefangenſchaft, und zur Beyhülfe und Unterſtützung deren Weiber und Kinder zu Hauſe angewandt werden.

§. 14.

Alle Sachen, Zwiſte und Vergehen in Rückſicht der Algieriſchen Päſſe, und welche nach dieſem Reglement entſchie-

ſchieden werden, müſſen ſogleich und unmittelbar beym Commerzcollegium vorgetragen, und ſummario proceſſu abgemacht werden.

§. 15.

Rehdern und Schiffern iſt es bey 1000 Th. S. M.; die jeder von ihnen zu erlegen hat, verboten, den erſtern, Schwediſche Fahrzeuge ohne Türkiſchen Seepaß in ſolche Gewäſſer abzuſenden, wo Afrikaniſche Kaper gewöhnlich kreuzen, und den leztern, ſie dahin zu führen: dieſe Strafgelder werden von der Rehderey, für welche in dieſem Fall der Correſpondent-Rehder allein verantwortlich iſt, und dem Schiffer erlegt, ſollte auch kein Schade oder Ungelegenheit daraus entſtehen. Sollte ſich aber wirklich das Unglück ereignen, daß Schiff und Gut, wegen Ermangelung eines Türkiſchen Seepaſſes, Afrikaniſchen Kapern in die Hände fiele; ſo muß die Rehderey, auſſer den 1000 Th. S. M., das aufgebrachte Fahrzeug und deſſen Beſatzung ſelbſt wieder auslöſen, oder auch die damit aufgehenden Koſten erſetzen, da denn in ſolchen Fall die Geldſtrafe des Schiffers in eine Einmonatliche Gefängnißſtrafe bey Waſſer und Brod verwandelt wird.

Königl. Schreib. v. 22 Juny 1772. Königl. Schloſs-Canz. Publicat v. 24 Aug. 1772. Modees W. Th. 10 S. 27. Vergl. Königl. Schreib. nebſt Verbot, ohne Algieriſchen Seepaſs vor dem Caput finis terrae vorbeyzuſegeln v. 18 Oct. 1753 und Königl. Schloſs-Canz. Publ. v. 15 Nov. d. J. Modees W. Th. 5. S. 3563

Die Schwediſchen Oſtindienfahrer müſſen ſowohl mit einem vom Könige eigenhändig unterſchriebenen, als dem gewöhnlichen Seepaß des Commerzcollegiums verſehen ſeyn.

Königl. Priv. v. 2 May 1782. §. 8.

Damit die aus der Barbarey und Levante kommenden Schiffe keine anſteckenden Krankheiten mitbringen, müſſen ſie, ſowohl Schwediſche, als fremde, wenn ſie von verdächtigen Orten am Mittelländiſchen Meer kommen, und nach Schweden wollen, entweder in Livorno, Maltha oder Marſeille Quarantaine halten, und ſich von dort aus mit ordentlichen Geſundheitspäſſen verſehen laſſen, ehe ſie einen Schwediſchen Hafen ſuchen können; wo nicht, ſo werden ſie bey ihrer Ankunft zurück gewieſen.

Königl.

Königl. Schreib. v. 22 April 1779. Königl. Com. Coll. Publ. v. 31 May deſſ. J. MODEES W. Th. 11. S. 773.

In Anſehung der ehemaligen Quarantaine-Einrichtung in Schweden, ſiehe

Königl. Regl. v. 4 Oct. 1770. MODEES W. Th. 9. S. 911. Königl. Com. Colleg. Circ. wegen öffent. Verkaufs der Quarantaine-Häuſer v. 1 May 1775.

Auf eingelauffene Nachricht, daß ein mit der Peſt angeſtecktes Fahrzeug, la Galere, genannt, ſich in der Nordſee habe ſehen laſſen, ward ſämtlichen Herrn Landshauptleuten und dem Königl. Wismarſchen Tribunal aufgetragen, alle Seezoll-Kammern und Magiſträte ſowohl in Schweden als Pommern davon zu unterrichten, mit der Aufgabe, nicht zu geſtatten, daß dieſes Schiff in irgend einem Schwediſchen Hafen, Küſte oder Rehde einliefe, oder ein Boot oder Schaluppe dahin ſendete, noch Mannſchaft oder Waaren an Land ſetzte, ſondern es ſogleich mit der Beſatzung und allem, was dazu gehörte, wieder in die See zurückzuweiſen: auch ſollte kein Zollbediente ſich unterſtehen, an Bord deſſelben zu gehen, oder ſolches einem andern zu erlauben, und wenn es bey irgend einer Provinz auf der Rehde oder an der Küſte vor Anker legen, und an Land zu gehen ſuchen oder auch dort ſtranden ſollte, hätte die Behörde genau dahin zu ſehen, und zu verhüten, daß zwiſchen der Beſatzung und den Einwohnern des Orts keine Communication Statt fände, auch den Lootſen den ernſtlichſten Befehl zu ertheilen, dieſes Schiff, im Fall es einlaufen wollte, ſogleich zurück zu weiſen, und von gemeldetem Verbot zu unterrichten, doch ohne ſelbſt an Bord deſſelben zu gehen, noch irgend einen andern dahin zu laſſen.

Königl. Com. Coll. Circul. v. 8 Januar 1781 Vergl. Königl. Com. Coll. Circul. in gleicher Angelegenheit v. 30 Dec. 1771 und den 23 Nov. 1784.

Da nun nicht allein Kriegsunruhen, Kapereyen und anſteckende Krankheiten, ſondern auch die Verletzung der Verordnungen fremder Nationen den Schwediſchen Rehdereyen Zögerung und Gefahr verurſachen können; ſo ſind auch in dieſer Rückſicht mehrere Erinnerungen erlaſſen, nemlich, daß alle Kauffarthey- und Privat-Fahrzeuge, gröſſere und kleinere, bey

bey der Fahrt durch den Sund, ſich bey der Däniſchen Zollkammer gehörig melden, im widrigen Fall, es ſich aber ſelbſt beyzumeſſen haben, wenn ihnen Ungelegenheiten wiederfahren (*).

Königl. Schreib. v. 27 Febr. 1739 und Publ. des Oberſtatthalter-Amts v. 12 März deſſ. J. MODEES W. Th. 2. S. 1604.

Die Schiffer müſſen ſich auch alles Handels und Waaren-Transports enthalten, der an fremden Orten verboten iſt, ſo wie der Toback in Spanien und Portugall, und in England die Ausführung der Wolle u. d. m., ſich dagegen eines geſetzmäßigen Verhaltens und anſtändigen Betragens gegen einen jeden befleiſſigen, ſo lieb es ihnen iſt, Anſprache und Verantwortlichkeit zu vermeiden.

Königl. Comm. Colleg. Circul. v. 2 April 1788 und 9 Juny 1789. Vergl. des Königl. Comm. Colleg. Circul. in Betreff des Handels Schwed. Seeleute mit Contrabande an fremden Orten vom 19 April 1780, und wegen Verwarnung gegen den Transport Maroccaniſcher Unterthanen nach andern Staaten v. 17 April deſſ. J.

Zehn-

*) Nach einer Königl. Däniſchen Verordnung v. 25 Febr. 1771, die in Den vel inſtruerede Skipper S. 505 zu finden iſt, iſt in Dännemark auf Zollveruntreuung folgende Strafe geſetzt: nemlich für den Werth von 200 Rthlr. und darüber, 6 Monat Feſtungs-Arbeit, oder eine Geldſtrafe von 200 Rthlr. für den Werth von 100 bis 200 Rthlr., 3 Monat Feſtungs-Arbeit, oder die Geldſtrafe von 100 Rthlr. für den Werth von 50 bis 100 Rthlr., 2 Monate Feſtungs-Arbeit, oder 60 Rthlt. Strafe, für den Werth von 20 bis 30 Rthlr., 1 Monat Feſtungs-Arbeit oder 30 Rthlr. Strafe, für 10 bis 20 Rthlr. an Werth, 20 Rthlr. Strafe, oder 8 Tage Gefängniß bey Waſſer und Brodt, und unter 10 Rthlr. an Werth, 10 Rthlr. Strafe, oder 4 Tage Gefängniß bey Waſſer und Brodt.

Zehntes Kapitel.

Vom Abſegeln in die See.

„Wann das Schiff geladen und klar gemacht iſt, ſo muß „der Schiffer, weder Geldmangels, nach anderer Vor„fälle wegen, keinen guten Wind zum Abſegeln verſäumen, „es ſey denn, daß er dem Kaufmann für allen Schaden, „alle Hinderniß und Verſäumung ſtehen wolle. Doch „ſoll aber auch kein Schiffer aus dem Hafen und in See „gehen, ehe er darüber ſich mit ſeinen Schiffsleuten be„rathſchlaget, und die meiſten ihre Genehmigung dazu ge„geben haben. Handelt er anders, und es entſteht für „Schiff und Gut Schade daraus; ſo muß er denſelben „erſetzen, wie er beſtens kann und vermag. S. R.

Gedenkt nun ein Schiffer mit ſeinem Fahrzeuge nach einem fremden Ort abzuſegeln, ſo muß er ſich, er mag Gut oder Ballaſt einnehmen wollen, in Stockholm beym Brücken-Inſpector, und in andern Stapelſtädten bey der Seezollkammer melden, und bey 100 Thlr. S. M. Strafe nicht eher auf dem Ladungsplatz anlegen. Die Zollkammer ſetzet auch Beſucher auf das Schiff, um Aufſicht über die Einladung zu haben. Wer Waaren abſenden will, muß ſich zur Einladung mit einem Freyzettel verſehen, worauf ſelbige ihrer beſondern Art, Stückenzahl, Maaß und Gewicht nach verzeichnet ſind. Auf wagbare Sachen müſſen auch Wagezettel von den dazu verordneten Inſpektoren und Aufſehern genommen werden, und wo ſolche nicht ſind, werden die Zettel von den Stadtwage-Bedienten ausgegeben, nachdem das Gut in Gegenwart eines Seezoll-Bedienten gewogen worden. Dieſe Zettel werden den Aufſicht habenden Beſuchern zugeſtellt, damit darnach die Einladung geſchehe. Verladet jemand Waaren, ehe er dieſes alles beobachtet hat; ſo ſind ſelbige, wenn deren Ausführung ſonſt erlaubt iſt, verfallen, und muß der Eigenthümer überdem noch den viertel Theil des Werths erlegen: iſt deren Aus-

führung verboten, ſo wird nach den darüber erlaſſenen beſondern Verordnungen verfahren, und Schiffer und Steuermann erlegen auch noch in dieſem leztern Fall die Strafe von 200 Thlr. S. M.

Königl. Seglations-Ordnung v. 15 Juny 1774. §. 17. MODEES W. Th. 10 S. 322.

Was dieſe Verordnung §§ 14 und 15 (ſiehe Kap. 14 dieſer Abth.) in Betreff der Löſchungszeit, der Oefnung der Schießlöcher und Verſiegelung des Fahrzeugs vorſchreibt, ſoll auch bey der daſelbſt ausgeſezten Strafe, bey der Einladung beobachtet werden.

Ebendaſelbſt §. 18.

Nach geendigter Einladung giebt der Schiffer ſeine Rolle, oder das Verzeichniß der eingenommenen Waaren ab, und die Eigner derſelben liefern auch bey der Zollkammer ihre Einlagen ab, worauf der Name des Schiffers, das Gut, ſeiner Art und Beſchaffenheit, Stückenzahl, Maaß und Gewicht nach, auch der Ort, wohin das Fahrzeug beſtimmt iſt, verzeichnet iſt; hiernach werden die Zollabgaben für die Ladung, und die Ungelder für das Schiff entrichtet: die Zollbedienten haben ſodann ohne Verzug die Viſitation zu verrichten.

Ebendaſelbſt §. 19.

Unter dem in den Seezoll-Taxen benannten Werth, welchen der Eigenthümer bey den nach gewiſſen Procenten zu verzollenden Waaren angeben muß, werden in Anſehung der einkommenden, der Einkaufspreis und die Koſten verſtanden, welche darauf, wann ſie am lezten Abſendungsort verladen ſind, verwandt worden; und in Anſehung der ausgehenden Waaren, der Einkaufspreis allein. Damit kein Unterſchleif verübt werde, iſt die Seezoll-Bedienung berechtigt, einkommende Waaren für den angegebenen Werth mit einer Zugabe von 20 pr. Cent, und ausgehende, mit einer Zugabe von 10 pr. Cent, und gegen Erſezung der beweislich darauf verwandten Koſten einzulöſen. Kann aber der Eigenthümer, in Anſehung der einkommenden Waaren mit einer gehörigen Factura, und in Anſehung der ausgehenden mit Buch und Rechnung die Richtigkeit des angegebenen Werths erweiſen, iſt er von aller

Anſprache der Zollbedienung frey, ſo ferne es der Richter, den Umſtänden nach, nicht annoch nöthig finden ſollte, daß er ſeine Angabe eydlich erhärte.

Königl. Seezoll-Taxen v. J. 1782, auf eink. Waaren Anm. 5. und auf ausgeh. Waaren Anm. 7.

Eben ſo iſt es auch der Landzollbedienung bewilligt, Waaren, die den Zoll paſſiren, für den angegebenen Werth mit 20 pro Cent Zugabe einlöſen.

Königl. Landzoll-Taxe v. J. 1777. Anm. 1. MODEES W. Th. II. S. 219.

Wann nun das Fahrzeug beladen, und alle Ungelder entrichtet ſind, muß die Zollkammer dem Schiffer ohne Aufenthalt den Paß ertheilen. Sollte er nachher durch widrigen Wind, oder andere gültige Urſachen länger zu bleiben gezwungen werden; ſo muß das Schiff ſolange und bis zum Abſegeln unter Aufſicht bleiben. Geht der Schiffer ohne Paß und ohne die Zollungelder zu erlegen, ab, ſo wird er und die Rehder oder die Befrachter, wenn ſolches mit ihrem Wiſſen geſchehen iſt, beſtraft, wie in dieſer Verordnung §. 2, in Betreff der Löſchung in einem unrechten Hafen, vorgeſchrieben iſt.

Königl. Seglat. Ordn. v. 1774. §. 20.

Der Adel hat das Recht, die Produkte ſeiner Güter und Bergwerke, wenn deren Ausführung übrigens erlaubt iſt, in der Stadt, oder in eigenen oder anderer Häfen zu verladen, und in die Fremde zu ſenden, womit es denn nach Vorſchrift der §§ 17 und 19 dieſer Verordnung gehalten wird, doch ſo, daß wenn die Ausſchiffung von irgend einen Landort geſchehen ſoll, die Einlage bey der nächſten Zollkammer einzureichen iſt, welche auch Zollbediente zur Aufſicht über die Einladung dahin ſendet: auch muß der Landzoll von den ausgehenden Waaren erlegt werden.

Ebendaſelbſt §. 21.

Im Fall das Fahrzeug in der Stadt ſeine volle Ladung nicht erhielte, und das übrige am Strande oder in den Scheeren eigenommen werden ſollte, wird dabey nach Vorſchrift des nächſtvorhergehenden §, in Betreff der Einladung auf dem Lande, verfahren.

§. 22.

Wenn

Wenn jemand angiebt, daß mehr Gut in ein Fahrzeug geladen, als verzollt worden, und deshalb auf die Ausladung dringt, ſo muß er für Schaden und Koſten Bürgſchaft ſtellen, oder auch ſelbſt in Verhaft gehen: die Seezollkammer hat ſodann zur Löſchung alle Beyhülfe zu leiſten, und der Schiffer und Steuermann dürfen bey Strafe von 500 Thlr. S. M. ſelbige nicht hindern. Werden nun unverzollte Güter gefunden, ſo ſind ſie verfallen, und Schiffer, Steuermann und Eigenthümer büßen, wie ſchon gemeldet worden, da denn der Angeber den Beſchlägerantheil von den Waaren und Strafgeldern zu genießen hat: werden aber keine unverzollte Güter gefunden, ſo muß der Angeber den Schaden und die Koſten erſetzen, ſo durch die Löſchung und Verzögerung des Schiffes verurſacht worden: kann er dieſes nicht, ſo muß er es durch Arbeit, entweder bey den beleidigten Theil, oder in einem öffentlichen Arbeitshauſe abtragen. Findet ſich die Seezollkammer veranlaſſet, eine ſolche Löſchung vorzunehmen; ſo darf ſolches, bey obengenannter Strafe, nicht verhindert werden, und wird ſodann mit allen unverzollten Waaren nach den oben angeführten Verordnungen verfahren. Sollte die Zollkammer in ſolchem Fall ihr Amt gemißbraucht haben, ſo iſt ſie dafür verantwortlich, und haben, der Eigenthümer der Waaren, Rehder und Befrachter von der Krone die Erſetzung des Schadens und der Koſten zu fordern, welche beweislich durch die Löſchung verurſacht ſind, wogegen die Zollbediente wiederum Sr. Königl. Maytt. und der Krone dieſes Erſatzes wegen, haften.

§. 23.

Wer nach einem fremden Ort ausſegeln will, muß denſelben Weg nehmen, der in der Seglations-Ordnung §. 1. zum Einkommen beſtimmt iſt (ſiehe Kap. 14 dieſ. Abth.) Befindet ſich auf dieſem Wege eine Seezoll-Kammer, wo die Fahrzeuge bey der Ankunft von auswärts, einlaufen müſſen, ſo ſollen ſie auch beym Ausgehen da anlegen und viſitirt werden. Im widrigen Fall werden, Schiffer oder Steuermann, Rehder oder Befrachter dafür angeſehen, wie im §. 2, in Betreff des Ankommens verordnet iſt. Kein Schiffer, wenn er

gleich im rechten Fahrwaſſer iſt, darf ſich ohne Noth, bey Strafe von 100 Th. S. M., in den Scheeren aufhalten. Nimmt er dort oder in offener See, ohne der Zollkammer Erlaubniß, Güter ein; ſo gilt daſſelbe, was der angeführte §. 2. wegen unerlaubter Löſchung verordnet.

§. 24.

Die ſo in den Scheeren oder der offenen See fahren, zum Lootſen oder Fiſchen, dürfen nicht mehr Waaren bey ſich haben, als ſie dabey zu ihrer Nothdurft gebrauchen: das übrige iſt verfallen, und muß noch die Strafe der Zollveruntreuung den Umſtänden nach erlegt werden.

§. 25.

Güter, die beym Zoll nicht angegeben worden, ſo wie auch alles, was einzuführen verboten iſt, ſoll verfallen ſeyn, wo es auch ſonſt, im Boot, Fahrzeuge oder auf den Scheeren gefunden werde: wer dergleichen Waaren bey ſich finden läßt, muß den vierten Theil des Werths derſelben erlegen, wenn ſie übrigens zur Einfuhr erlaubt ſind: ſind ſie verboten, ſo wird er nach den beſondern darüber erlaſſenen Verordnungen beſtraft. Daher iſt auch den Zollbedienten erlaubt, im Fall ſie dazu Grund und Anleitung haben, in den Häuſern, Buden und Kellern der Scheeren- und Küſten-Bewohner Viſitation anzuſtellen, da denn die Waaren, die bey ſolcher Gelegenheit in Anſprache genommen werden, auf die nächſte Seezoll-Kammer gebracht werden.

§. 26.

Will ein Schiffer von einer Stapelſtadt zur andern in Schonen, Blekinge, Halland, Bohus und Gothland oder nach irgend einer andern Stapelſtadt in Schweden und Finnland ſegeln, ſo darf kein Gut oder Ballaſt weder eingenommen noch gelöſcht werden, wenn nicht die Bediente der See- und Land-Zollkammer dabey die Aufſicht haben. Sie müſſen zu einer ſolchen Fahrt auch einen von beyden Zollkammern, gemeinſchaftlich unterſchriebenen Paß haben. Findet ſich unverpaßtes Gut im Fahrzeuge ſo dieſe Reiſe gemacht hat, ſo iſt es verfallen, und für fremde, aber zur Einfuhr erlaubte Waaren, muß der Schiffer den vierten Theil des Werths erlegen. Hat der

der Schiffer in dieſem Fall keinen Zollpaß weder auf Fahrzeug noch Gut; ſo muß er noch dazu 200 Th. S. M. erlegen, in welche Strafe er gleichfalls verfällt, wenn gleich das Schiff nur mit Ballaſt beladen ſeyn ſollte. Wann Fahrzeuge, die zwiſchen einheimiſchen Städten fahren, in den Scheeren ankommen, müſſen die Luken verſiegelt werden, wie darüber im §. 3 dieſer Verordnung in Betreff der auswärtigen Fahrt, verordnet iſt.

§. 27.

Diejenigen welche Kron-Schiffe führen, ſind nicht weniger, als Privat-Schiffer, verbunden, alle hier oben gemeldeten Verordnungen, in Betreff der Angabe, Aufſicht, Viſitation und Verzollung zu beobachten, im Fall nicht in dieſem oder jenen Punkt ein anderes verordnet worden: man hat Urſache zu vermuthen, daß ſie ſich um ſo mehr die Beobachtung Königlicher Verordnungen werden angelegen ſeyn laſſen, als ihre Ehre es erheiſchet: ſollte ſich einer dagegen vergehen, ſo wird er ſeines Poſtens für unwürdig angeſehen, und überdem noch in eine Geldſtrafe von 1000 Th. S. M. verurtheilt.

Ebendaſ. §. 28.

Schiffe die zum Oſtindiſchen Handel gebraucht werden, ſollen allezeit von Gothenburg aus abſegeln.

Königl. Privil. v. 2 May 1782. §. 9.

Doch iſt ihnen auch erlaubt, von allen andern Schwediſchen Häfen und Rehden, wo ſie etwa einzulaufen gezwungen geweſen ſind, mit Ladung abzuſegeln, auch bey der Zurückkunft daſelbſt wieder einzulaufen, ohne Hinderniß und Auffenthalt, weder von Seiten der Landshauptleute, der Befehlshaber auf dem Lande, der Magiſtråte in den Städten, der Zollbedienten, noch irgend eines andern, wer es auch ſey, und unter welchem Vorwande es auch ſey: doch muß zur Verhinderung alles Unterſchleifs die behörige Zollkammer beym Ein- und Ausladen Aufſicht halten laſſen.

Ebendaſelbſt §. 10.

Die Schiffe der Schwediſch-Weſtindiſchen Compagnie müſſen entweder von Stockholm oder Gothenburg abſegeln.

Königl. Priv. v. 31 Oct. 1786. §. 3.

Will

Will jemand Güter verpaſſen laſſen, ſo muß er zwey, und im Fall, wovon im §. 6 die Rede iſt, drey Einlagen machen, und darauf die Stadt oder den Ort, woher ſie gekommen und wohin ſie beſtimmt ſind, auch jede Parzele der Art, Stück, Maas, Gewicht oder Ellenzahl nach, mit vollen Buchſtaben, und nicht mit Ziffern, verzeichnen, doch kann das Gewicht der Medicinalien, feineren Spezereyen, Metalle, der gegoſſenen beſonders, der geſchmiedeten auch beſonders, zuſammen gerechnet werden: was in der Taxe aufgeführt iſt, wird unter den darin enthaltenen Titeln benannt: ſo muß auch angezeigt werden, welche Güter im Reiche oder auswärts verfertigt, und wie ſie geſtempelt ſind: einheimiſche Manufaktur- oder Gewerkswaaren, die nicht geſtempelt werden können, ſollen mit Atteſten begleitet werden, wie ſolche in beſondern Verordnungen vorgeſchrieben ſind: iſt es Eiſen, Kupfer oder Meſſing, und wofür Recognition oder Zoll bezahlt worden, ſo muß ſolches atteſtirt werden. Des Landmanns eigene Produkte und Zubereitungen müſſen mit den im Kap. 1 §. 5 vorgeſchriebenen Atteſten verſehen, und nicht mit Waaren, die in der Stadt verzollt worden, vermiſcht ſondern beſonders in der Einlage unter dem Titel: Landprodukte, nach den darüber eingereichten Zeugniſſen, aufgeführt werden. Muß das Gut Acciſe- und Zollfrey gehen, ſo ſollen Freizettel vorgewieſen werden, wie Kap. 2 §. 11 und Kap. 12, §§. 1 und 2, vorſchreiben: wenn Korn, Holzwaaren, Kalk oder Stein in den dazu auf Gottland freygegebenen Häfen eingeladen, oder Güter, von welcher Beſchaffenheit ſie ſeyn, von irgend einem unter der Stadt gehörigen Ladungsplatz verpaßt werden ſollen; ſo muß ein Atteſt über die Ausfuhr aus der Stadt, Zollzettel oder Atteſt über die eigene Erzielung vorgewieſen werden. Dieſe beyden Einlagen unterſchreibt derjenige, ſo das Gut zur Ausführung entgegen nimmt oder abſendet, nebſt Beyfügung der Tags- und Jahrs-Zahl, und giebt die Einlagen nebſt den in jedem Fall vorgeſchriebenen Atteſten, bey der Zollkammer in der Stadt, wo das Gut ſoll ausgeführt werden, oder bey der Zollbude, wo die Ausfahrt geſchiehet, ein, wie ſolches weiter unten verordnet iſt. Soll das Fahrzeug verpaßt werden,

ſo

ſo muß auch der Schiffer ſolche Einlagen einreichen, worin deſſelben Name, und Laſtenzahl, wie tief es gehe, und wohin es beſtimmt ſey, aufgegeben iſt. Sind die Einlagen nicht ſo beſchaffen, wie jezt geſagt worden; ſo müſſen die Zollbediente, denjenigen, ſo die Verpaſſung begehrt, von dem Fehler unterrichten: will er ſie hiernach nicht ändern, ſo dürfen ſie bey Verantwortung nicht angenommen werden, wie §. 5 darüber verordnet.

Königl. Landzoll-und Acciſe-Verord. v. 19 Sept. 1776 Kap. 13 §. 2. MODEES W. Th. 10. S. 680.

Auf einer von dieſen Einlagen zeichnet der Zollbediente die Verpaſſung, und führt, nebſt der Nummer, Tags-und Jahrs-Zahl noch hinzu, daß die in jedem beſondern Fall vorgeſchriebenen Zoll- oder Acciſezettel oder andere Atteſte vorgewieſen worden. Auf Packen und Faſtagen, die größer als ganze Anker ſind, und welche durch den Sund gehen ſollen, muß die Zollkammer das Siegel ſetzen, auch daß dieſes geſchehen ſey in der Verpaſſung bemerken. Weine, Weineſſig und ausländiſche Branteweine müſſen probirt werden, ob ſie auch von der angegebnen Art ſeyen. Die zweyte Einlage wird vom Zollbedienten in das Verpaſſungs-Tagebuch eingeführt, und nebſt den dazu gehörigen Atteſten, Zoll- und Acciſezetteln, beygelegt: doch müſſen Freyzettel und Kronwaaren und Atteſte über unſtempelbares Fabrik- und Gewerksgut der Verpaſſung beygefügt werden.

Ebendaſelbſt §. 3.

Wird nun an dem Ort, wo das Gut ankömmt, die Verpaſſung vorgewieſen, und iſt darin die Anzahl deſſelben mit Ziffern, und nicht mit Buchſtaben aufgenommen, oder werden weder die Faſtagen und Packen nach Vorſchrift des §. 3. verſiegelt befunden, noch in der Verpaſſung bemerkt, daß ſolches geſchehen ſey, oder ſind der Seezollkammer keine Atteſte über die größern Quantitäten ausländiſcher Weine, Branteweine oder Caffebohnen vorgewieſen worden; ſo mag zwar die Waare deshalb nicht in Anſpruch genommen werden, aber der Zollbediente, ſo die Verpaſſung ausgefertigt, iſt für dasjenige, was nach §§ 6 und 7 des 13 Kap. der angef. Landzoll- und Acciſe-

Verordn. (ſiehe Kap 6 dieſer Abth.) hätte ertheilt werden müſſen, verantwortlich, als wenn das Gut unverpaßt geweſen wäre; und wenn es als verwirkt anzuſehen geweſen wäre, muß er deſſen Werth erlegen. Sind die übrigen im 2 §. vorgeſchriebenen Atteſte über die eigene Erzielung, Ausführung aus der Stadt, oder ſonſt erlegten Zoll, Acciſe oder Recognition, nicht in die Verpaſſung, der Nummer, Tags- oder Jahrszahl nach, eingeführt; ſo wird es damit gehalten, als wären ſie es: findet ſich aber nachher, daß es nicht geſchehen; ſo muß der Zollbediente, der ſolches in der Verpaſſung anzuführen ausgelaſſen, den Belauf der Abgaben erſetzen, wird auch dafür nach dem Reglement beſtraft. Hat jemand die Waare ihrer Art und Beſchaffenheit nach nicht beſchrieben, oder ſie unter einem andern, als in der Taxe enhaltenen Titel: benannt; ſo muß er es beym Zoll berichtigen, und ſolches in den Einnahmeregiſtern bemerken laſſen. Iſt das Zollſiegel auf den Faſtagen und Packen gebrochen und abgenommen, da doch aus der Verpaſſung erſichtlich, daß es aufgeſetzt geweſen, oder iſt in der Einlage und der darauf gezeichneten Verpaſſung etwas geändert oder ausgeſtrichen, ſo iſt ſie in ſo weit ungültig, und muß das Acciſe-Gericht ſolches unterſuchen und abmachen. Wie mit ungeſtempelten Fabrikwaaren verfahren werden ſoll, iſt iſt in der Schauordnung (Modees W. Th. 9. S. 343-346) beſtimmt.

Ebendaſ. §. 5.

Werden Güter verpaßt, die nach irgend einer Stadt gebracht werden ſollen, um nachher weiter ins Land zu gehen; ſo muß ſolches in der Verpaſſungseinlage angezeigt und der Ort genannt werden, wohin ſolche beſtimmt ſind: widrigenfalls wird ohne alle Rückſicht auf irgend einen Vorwand damit, nachdem es in die Stadt angekommen, ſo verfahren, als wenn es beſtimmt wäre, daſelbſt zu bleiben.

Ebend. §. 9.

Nun kann es ſich ereignen, daß jemand, in Ermangelung anderer Schiffsgelegenheit, mit einem nach dem Sunde gehenden Fahrzeuge Mobilien oder einheimiſche Fabrikate abſenden will, um dort in ein einheimiſches oder fremdes Fahrzeug verladen,

laden, und nach einer einheimiſchen Stadt geſandt zu werden, da er denn in ſolchem Fall in Gemäßheit des §. 6. bey der Zollkammer die Verpaſſung nachſuchen muß.

Ebendaſ. §. 10.

Alle Verpaſſungen müſſen bey der Abreiſe aus der Stadt, wo ſie geſchehen, in der Zollbude vorgewieſen werden, und müſſen die Zollbedienten, nachdem ſie in Gemäßheit des 17ten Kap. das Gut beſichtigt, und das Siegel unbeſchädigt gefunden haben, auf der Verpaſſung die Ausfuhr atteſtiren. Geht das Gut ſeewärts, ſo mag ſolcher Atteſt auf des Schiffers Verpaſſung gezeichnet werden, und für alle darauf gezeichnete einzelne Zollpäſſe gelten. Ohne ſolchen Atteſt iſt die Verpaſſung ungültig.

Ebend. §. 11.

Bey dem Zoll, wo das Gut verzollt werden ſoll, muß die darauf lautende Verpaſſung eingegeben, und dem Einnahme-Regiſter beygelegt werden. Wird das Gut nachher in eine andere Stadt, oder zu einem andern Markt gebracht, ſo muß es von neuem verpaßt werden, doch den im §. 16 enthaltenen Fall, wegen der Weſtgothiſchen Bauersleute, ausgenommen. Soll nun der Zoll in einer andern Stadt gehoben werden, als wohin die Verpaſſung gerichtet worden; ſo muß die Zollkammer in dieſer Stadt diejenige, ſo den Paß ausgegeben, davon benachrichtigen, dieſe letztere ſolches auch im Verpaſſungstagebuch anzeichnen.

Ebendaſelbſt. § 12.

Wenn Waaren, ſie mögen eigene Produkte ſeyn, oder nicht, in eine Stapelſtadt kommen, oder auſſerhalb derſelben eingeladen und nach der Fremde verſchifft werden ſollen; ſo ſoll der Landzoll dafür erlegt werden, ſo ferne nicht durch den Paß erwieſen wird, daß er ſchon erlegt worden, in welchem Fall ſolcher nicht zum zweyten mal gefordert werden kann, ſondern es muß, wie Kap. 16 §. 2. vorſchreibt, Pfand dafür geſetzt werden, bis die Waare würklich ausgeführt worden: doch wird in dieſem Fall mit Eiſen Kupfer und Meſſing verfahren, wie die Taxe beſonders vorſchreibt. Waaren, die ſolchermaßen hätten verzollt werden müſſen, aber ohne daß ſolches geſche-

ſchehen, in ein nach der Fremde beſtimmtes Fahrzeug verladen werden, ſind verfallen. Sind ſie ſchon ausgeführt, ſo muß der Eigner deren Werth bezahlen, und ſoll der Seezoll-Bediente, der ein mit unverzollten Waaren beladenes Fahrzeug verpaßt hat, nach der Seezoll-Verordnung beſtraft werden. Für Waaren, ſo über die Grenze ausgeführt werden, oder in der Stadt, wo die Verſchiffung geſchiehet, verfertigt worden, wird kein Landzoll erlegt.

Ebendaſelbſt Kap. 1. §. 15.

Wer mit zollbaren Waaren zur Stadt kömmt, und ſolche durch, und nach einem andern einheimiſchen Ort führen will, muß in der Zollbude doppeltes Pfand, für den Zoll und die Acciſe, ſetzen und einen Pfandzettel darauf nehmen, gleichviel ob für ſolche Waaren nach Kap. 1. §. 6 zugleich Zoll erlegt werden müſſe oder nicht. Werden die Waaren ſogleich, oder ſpäteſtens vor Ende des andern Tages, wieder ausgeführt; ſo muß der Zollbediente an dem Thor, wo die Ausfuhr geſchiehet, ſolches auf dem Pfandzettel atteſtiren, und wann dieſer Pfandzettel und Atteſt da eingereicht wird, wo das Pfand ſtehet, bekömmt der Eigener ſolches zurück. Bleiben aber die Waaren länger in der Stadt, ſo ſoll Zoll und Acciſe dafür erlegt werden, und geſchiehet dieſes nicht, ſo muß der Zollbediente, der das Pfand in Händen hat, ſolches ohne Verzug geſetzmäßig taxiren und öffentlich verkaufen laſſen, und von dem einfließenden Gelde genannte Abgaben berechnen, das übrige aber, nach Abzug der Verkaufskoſten, dem Eigenthümer aufbewahren. Wenn die Waaren ſeewärts ausgehen ſollen, und entweder dazu kein Fahrzeug vorfindlich, oder ſolches auch nicht ſogleich ſegelfertig ſeyn ſollte; ſo wird dem Eigenthümer eine Friſt von einem Monat, von der Zeit angerechnet, da das Pfand geſetzt worden, eingeräumt, doch müſſen während dieſer Zeit die Waaren entweder in das Fahrzeug, womit ſie abgehen ſollen, gebracht werden, oder wenn ſie dort nicht ſogleich eingenommen werden können, in demjenigen, womit ſie angekommen ſind, liegen bleiben. Nun kann es ſeyn, daß jemand, um ſeine Waaren nach dem Ort, wo ſie abgeſetzt werden können, zu ſchaffen, ſie am beſten erſt nach einer auf dem Wege dahin lie-

liegenden Stadt abſendet und dort niederlegt; in ſolchem Fall kann er beym Königl. Kommerzkollegium um eine ſolche N...derlagsfreyheit nachſuchen, die ihm ſodann nach §. 11 beſonders zugeſtanden wird.

Ebendaſ. Kap. 16. §. 1.

Werden nun die Waaren zur Stapel-Stadt gebracht, um von da aus in die Fremde verſchifft zu werden, und iſt der Zoll dafür ſchon erlegt, welcher alsdann nach Kap. 15 §. 1 nicht zum zweytenmal gefordert werden kann; ſo muß auch in ſolchem Fall doppeltes Pfand für den Zoll geſetzt und wie geſagt, ein Zettel darauf genommen, dieſes Pfand auch wieder zurück gegeben werden, wann der von der Seezollkammer ausgeſtellte Atteſt vorgezeigt wird, daß die Waaren innerhalb eines Monats nach der Pfandſetzung ausgegangen, und während der Zeit entweder in Gemäßheit des nächſtvorhergehenden §. im Fahrzeuge gelegen haben, oder unter Aufſicht der Zollkammer geweſen ſind. Werden ſie nicht eher, als nach dieſer Zeit ausgeſchifft, oder bleiben ſie in der Stadt; ſo wird der Zoll dafür erlegt.

Ebendaſ. §. 2.

Kömmt jemand zur Stadt mit einem nicht völlig beladenen Fahrzeuge, und will daſelbſt mehr Waaren einnehmen, oder die mitgebrachten in ein anderes Fahrzeug laden, ſo wird für dieſe, die er mitgebracht, kein Zoll und Acciſe gefordert, wenn Pfand dafür geſetzt wird, und die Waaren wieder ausgehen, wie ſolches §. 1 beſtimmt.

Ebendaſ. §. 3.

Damit es bey Zeiten bekannt werde, wann ein Fahrzeug auswärts gegangen iſt, welches doch als nach einem einheimiſchen Ort gehend angegeben worden, und keine Bürgſchaft geſtellt hat; ſo muß die verpaſſende Zollkammer derjenigen, an welche die Verpaſſung gerichtet iſt, ſolches mit der nächſten Poſt anzeigen, und wenn das Fahrzeug nicht ankömmt, muß leztere ſolches dem Oberdirecteur zur gehörigen fernern Betreibung einberichten. Aendert jemand ſeine Reiſe und geht nach einer andern Stadt, als die im Paß genannt iſt, ſo hat diejenige Zollkammer, wo die Waaren verzollt werden, ſolches

der verpaſſenden zur Berichtigung bey den Vergleichungs-Auszügen anzuzeigen.

Königl. Regl. für die Land-Zoll-Bediente v. 17 Dec. 1756 §. 13. MODEES W. S. 4218.

Ehe Ladung eingenommen wird, muß der Schiffer dazu in Stockholm beym Brücken-Inſpector, und in andern Städten bey der Zollkammer um Erlaubniß anhalten, welche ihm ſodann einen Freyzettel an der zur Aufſicht bey der Einladung zu verordnenden Beſucher ertheilen: dieſer bleibt Nacht und Tag auf dem Fahrzeuge bis es ſegelfertig iſt, und darf nicht zulaſſen, daß andere oder mehrere, als die in dem Freyzettel ſpezifizirten, noch wägbare Waaren, als Kupfer, Eiſen, Pottaſche, Alaun, Schwefel, Vitriol u. ſ. w. eingeladen werden, bevor ſie auf der Stadtwaage gewogen, und ihm der Waagezettel über jede Quantität eingehändigt worden: ſolche Waagezettel werden in Stockholm vom Inſpector bey der Eiſenwaage, und in andern Städten von dem behörigen Auffeher ausgeſtellt: wo dieſe aber nicht angeſtellt ſind, ertheilen ſie die Stadtwäger, nachdem die Waaren in Gegenwart eines Seezoll-Bedienten gewogen worden; es wird darin ſowohl die Stückenzahl als das Gewicht angezeigt: der Beſucher darf kein der Stückenzahl nach gröſſeres Quantum, als im Waagezettel angeführt iſt, einladen laſſen, ſondern, im Fall ein mehreres zum Schiffe gebracht werden ſollte, es unter Confiskation anhalten und dieſes der Zollkammer melden, da denn damit, wie mit andern verheimlichten Waaren, nach der Seglationsordnung verfahren wird. Läßt ſich ein Beſucher mit Untreue, Vernachläßigung oder Unterſchleif beym Einladen betreten, ſo wird er nach dem §. 9 beſtraft. So lange das Einladen dauert, muß der Inſpector bey der Brücke in Stockholm, und in andern Städten der Zolleinnehmer oder Controlleur jeden Abend, ſo weit es möglich iſt, genaue Erkundigung einziehen, wie viel den Tag über eingeladen worden, welches der Beſucher ſich beſonders notiren muß. Wann das Fahrzeug ſolchergeſtallt ſeine Ladung eingenommen hat, ſo übergiebt der Beſucher auf der Zollkammer einen von ihm unter-

terſchriebenen Atteſt über die Stückenzahl der Ladung, nebſt allen darüber erhaltenen Waagezetteln, welche der Zolleinnehmer und Controlleur nachher mit dem generellen Atteſt vergleichen, welchen der Aufſeher in der Eiſenwaage über die ganze Auswägung und was ein jeder mit dem Schiffer ausſchiffet, gleichfalls auf der Zollkammer einreicht, worauf des Schiffers Rolle und die ſpeciellen Einlagen der Verladungen eingefordert werden. Wann der Controlleur alles richtig befunden, und das Präſentatum darauf geſchrieben hat, ſo muß er und der Zolleinnehmer alles genau in das Journal einführen und ausrechnen, da es denn mit den Ausrechnungen und dem Zoll nach dem §. 7. gehalten wird. Wann der Zoll, die Ungelder und Stadtgebühren berichtigt ſind, ſo wird dem Schiffer der Seezollpaß, in Stockholm, von beyden Zolleinnehmern, und in andern Stapelſtädten vom Zolleinnehmer und Controlleur unterſchrieben, ertheilt, und wann er die Ancker lichten will, ſendet die Zollkammer einen oder mehrere Beſucher mit ihm an Bord, welche mit dem dort anweſenden, der die Ladung eingezählt hat, die Viſitation nach dem Paß vornehmen, da denn nach befundener Richtigkeit einer derſelben das Wort: Viſitirt, nebſt Datum, auf dem Paß ſchreibt, worauf der Schiffer abreiſen kann. Wird aber bey der Viſitation Unrichtigkeit befunden ſo werden Schiffer und Fahrzeug angehalten, bis das Seezoll-Gericht darüber entſchieden, welches auch beym Einlaufsort beobachtet wird, weil auch dort wieder viſitirt wird.

Königl. Regl. für die Seezoll-Bediente v. 5 Dec. 1724 §. 10. MODEES W. Th. 1. S. 589.

Eilftes Kapitel.

Von der Fracht, wann der Schiffer die Güter aus dem gemietheteten Schiffe in ein anderes ladet.

„Wenn ein Schiff in der See Schaden leidet, gezwun„gen wird, in einen andern Hafen einzulaufen, oder ſonſt „durch

„durch irgend einen Zufall ſo verunglückt, daß es ſeine über„nommene Reiſe nicht vollbringen kann; vermag der „Schiffer mit ſeinem Steuermann und zwey andern ſeiner „Schiffsleute eydlich darzuthun, daß ſolches aus unver„meidlicher Noth, und nicht durch ihre Schuld geſchehen „ſey; ſo ſoll der Schiffer, ſo ferne er ſein eigenes Schiff „nicht füglich wieder beſſern kann, ſchuldig ſeyn, ſein ein„habendes Gut, ſo gut und geſchwinde es geſchehen kann, „in ein anderes bequemes Fahrzeug zu laden, und nach dem „beſtimmten Ort führen zu laſſen, und hat er hienächſt, „je nachdem das Gut geliefert wird, ſeine bedungene Fracht „zu genießen. Vermag der Schiffer den gemeldeten Eyd „nicht zu leiſten, und das Gut ſo er in ein anderes Fahrzeug „geladen, käme unterwegs zu Schaden, oder gienge ver„lohren; ſo iſt er dafür verantwortlich, es wäre denn, daß „ſein eigenes Schiff, worinn das Gut zuerſt geladen war, „ohne vorſetzliche Schuld gleichfalls verlohren gienge: denn „niemand mag ungezwungene Heuer brechen oder verän„dern. S. R.

Zwölftes Kapitel.

Von der Fracht, wenn das Schiff See-Noth erleidet.

„Geſchiehet ein Unglück zur See, und Schiff und Gut „vergehen in demſelben, entweder auf der Hin- oder-Herreiſe, „ſo iſt der Schiffer nicht ermächtigt, Fracht zu fordern, „viel weniger darf der Befrachter ſelbige ausgeben, ſondern „der Schiffer iſt noch ſchuldig zurückzuzahlen, was er etwa „auf die Fracht vorher erhoben hätte. — Wird etwas von „dem Gut geborgen, ſo genießt er ſo viel von der Fracht, „als nach dem Theil des Guts und nach der Reiſe verdienet „zu ſeyn erkannt werden kann. — Geht das Schiff nicht „unter, ſondern nur das Gut wird, doch ohne des Schiffers „oder

„oder ſeiner Leute Verſchulden, beſchädigt, und der Be„frachter befürchtet, daß ſolches Gut der Fracht nicht mehr „werth ſey, ſo mag er es, ſo wie es iſt, dem Schiffer laſſen, „und iſt auf ſolche Art von der Fracht frey. — Kann der „Befrachter auch an den Schiffer Anſprüche machen, wenn „ſein Gut im Nothfall verkauft wäre, oder in irgend einem „andern Fall, und der Schiffer ſteht ihm das Schiff ab, „ſo hat er um ſo weniger Macht, den Schiffer oder deſſen „Rehder um ein mehreres zu beſprechen. — Denn Be„frachter und Schiffer ſind nicht weiter gegen einander „verbunden, als des einen Gut und des andern Schiff „reichet, es wäre denn, daß ausdrücklich ein anderes zwi„ſchen ihnen verabredet worden, oder des einen oder andern „Vergehen dazu käme. S. R.

Dreyzehntes Kapitel.

Von der Fracht für Vieh.

„Nimmt ein Schiffer Vieh ein, für Fracht überzuführen, „gleich viel ob die Fracht Stückweiſe, für jedes Haupt, „oder für alle zuſammen, auf das ganze Fahrzeug bedungen „worden, und einiges davon ſtürbe unterwegs; ſo hat der „Schiffer, wenn ſolches beweislich ohne ſein oder ſeiner „Leute Verſchulden geſchiehet, nichts deſto weniger ſeine be„dungene Fracht zu erheben; es wäre denn, daß zwiſchen „ihnen beſonders verabredet worden, daß der Schiffer nur „blos für ſo viel, als er lebendig abliefern werde, die Fracht „genießen ſolle. S. R.

Sollte ſich an fremden Orten die Viehſeuche äußern, ſo iſt, um ſolche nicht ins Reich zu bringen, verboten, von ſolchen, dieſerwegen verdächtigen und umliegenden Gegenden, directe oder indirecte, weder lebendiges Vieh, als Ochſen, Kühe, Kälber, noch geräuchertes und eingeſalzenes Fleiſch, Felle, Wolle, und verfertigte Kleider, Pferde- und andere Haare, unabgeklärtes Talg, rohe und gegerbte Häute, hier

in das Reich und dem zugehörige Provinzen zu bringen, bey Confiscation von Schiff und Ladung, und Erlegung von 500 Th. S. M., die ſowohl der Schiffer als ein anderer erlegen muß, der auf irgend eine Art an der Einführung ſolchen Viehes oder Waaren Theil hat.

Königl. Comm. Colleg. Publicat v. 7 May 1776. §. 1 MODEES W. Th. 10 S. 593.

Dieſes erſtreckt ſich auch auf Pferde, Schaafe, Hunde und Schweine.

Ebendaſ. §. 2.

Sobald man erfährt, daß ein Schiff von ſolchen verdächtigen Orten komme, und in einem Schwediſchen Hafen einlaufen wolle, müſſen ſowohl die Lootſen als Zollbediente am erſten Einlaufsort, und ehe einer von den Schiffsleuten und Paſſagieren an Land ſteige, ſich genau von der Beſchaffenheit der Ladung unterrichten, und beſonders unterſuchen, ob außer dem, was zur Schiffsproviſion nothwendig erfordert wird, auch Vieh und Waaren, wie in §. §. 1, 2 genannt ſind, und nicht an Land gebracht werden dürfen, am Bord befindlich ſeyen. Sollte dieſes ſeyn, ſo muß der Schiffer, ohne daß einer von den Schiffsleuten und Paſſagierern an Land gehen dürfe, ernſtlich angehalten werden, ſich wieder in See zurückzubegeben, mit der Verwarnung, auch in keinen andern der Krone Schweden zugehörigen Hafen einzulaufen. Will er hierin nicht gehorchen; ſo iſt Schiff und Gut verfallen, und muß er überdem noch 500 Thlr. S. M. erlegen.

Ebendaſ. §. 3.

Alle Vergehungen gegen dieſes Publikatum, deſſen Handhabung die Seezollkammer, Strandreuter und Lootſen, Magiſträte und Kronbediente auf ſich haben, gehören zur Competenz des Seezoll-Gerichts, und alle Confiskationen und Strafgefälle gehören zur Hälfte der Krone, und zur Hälfte den Angeber oder Beſchläger.

Ebendaſ. §. 5

Wer innerhalb Reichs von unreinen Orten die genannten Waaren und Vieh nach einer reinen Gegend bringt, ſo daß auch hier die Viehſeuche dadurch entſteht, ſo mit 30 Paar Ruthen oder einer verhältnißmäßigen Gefängnißſtrafe bey Waſ-

ſer

ſer und Brod den Umſtänden nach, beſtraft werden, und allen dadurch verurſachten Schaden erſetzen. Sollte aber, wenn gleich dergleichen Vieh und Waaren von unreinen Orten eingeführt worden, keine Seuche ſich zeigen; ſo ſoll der Schuldige doch 100 Thlr. S. M. erlegen.

Königl. Schreib. v. 21 März 1766 und Königl. Comm. Colleg. Publ. v. 7 May deſſ. J. MODEES W. Th. 8 S. 7139. Vergl. Königl. Verordn. vom 23 März 1750. MODEES W. Th. 5. S. 2939.

Vierzehntes Kapitel.

Von des Schiffs Löſchung.

„Kömmt nun das Schiff an den Ort, wo gelöſcht werden „ſoll, ſo muß, iſt die Reiſe innerhalb der Oſtſee geweſen, „binnen acht Tagen gelöſcht, und das Volk bezahlt werden: „iſt aber die Reiſe auſſerhalb derſelben, ſo hat er, auf der „Hin- und Rück-Reiſe, vierzehn Tage Zeit, es ſey denn, „daß ein anderes in der Certepartie verabredet wäre, oder „das Gut dadurch der Gefahr, zu vergehen oder zu verderben, ausgeſezt würde, oder ſich auch noch ein anderes „begäbe, ſo ſolches unmöglich machte. — Geht das Schiff „tiefer, als das Fahrwaſſer iſt und man alſo dieſer oder „anderer Urſachen wegen Leichter gebrauchen müßte, um „das Gut aus dem Schiffe zu holen, ſo ſollen ſolche binnen „fünf Wochentagen, nachdem ſie angekommen, ausgeladen „werden. — Hält der Befrachter den Schiffer, ohne erhebliche Urſache, über vorgenannte Zeiten auf; ſo iſt er „ſchuldig, dem Schiffer allen Schaden, der ihn dadurch „zuwachſen mögte, zu erſetzen. — Wann nun der Schiffer „ausladen will, ſo muß er vorher und bey Zeiten denen, ſo „das Gut gehört, oder annehmen ſollen, anſagen daß ſie „jemanden dabey ſtellen, dem das Gut in die Hände gezählt „werden könne: iſt ihnen dieſes angeſagt, un verſäumen „ſie es ſelbſt, ſo mag der Schiffer nichts deſto weniger das „Gut außer Schiffsboord ſetzen laſſen, und der Steuermann

„darüber in des Abweſenden Stelle ein Verzeichniß halten, „womit er ohne weitere Zuzählung oder Lieferung zufrieden „ſeyn muß. — — Doch ſoll kein Schiffer ſchuldig ſeyn, „jemanden ſein geladenes Gut verabfolgen zu laſſen, ehe „er ſowohl für Fracht als andere Koſten, die das Gut tragen „muß, und beweislich vorgeſchoſſen ſind, befriedigt worden, „es wäre denn mit ſeinem eigenen guten Willen: und wenn „der Kaufmann ihn ſonſt nicht befriedigt, ſo iſt er berech„tigt, von den einhabenden Gütern ſo viel zu nehmen, als „nach dem Markpreiſe gerechnet, die Fracht beträgt, und „das übrige giebt er heraus. S. R.

Sowohl einheimiſche, als fremde Schiffer, die zwiſchen Schwediſchen Stapelſtädten und fremden Orten fahren, ſind ſchuldig, durch die rechten Fahrwaſſer zu gehen, und daher muß jeder nach Stockholm bey Landsort, Dalarö oder Sandhamn einlaufen, nach Nyköping bey Haſſelö, nach Norrköping bey Bareſund oder Arckö, nach Söderköping bey Bareſund nach Weſterwik bey Spåreſund, nach Kongelf bey Stora-Kalſſund, nach Udewalla bey Stóra-Aſkarö, nach Geſle bey Kalboda, nach Åbo bey Fagerholmen beym Korpo-Strom. Bey folgenden Städten und Orten können die Schiffer direkte einlauffen, nemlich Wisby und den auf Gottland frey gegebenen Häfen, Calmar, Carlskrona, Yſtad, Malmö, Åhus bey Chriſtianſtad, Landskrona, Helſingborg, Halmſtad, Warberg, Gothenburg, Marſtrand, Strömſtad, Hernöſand, Rathan, Björneborg, Helſigforß und Loviſa. Geht aber die Farth nach oder von Waſa, Gamla-Carleby, Uleåborg und andern Städten, welche eine bedingte Seglationsfreyheit erhalten haben, ſo hat der Schiffer ſich bis weiter nach dem zu richten, was beſonders darüber verordnet iſt.

Königl. Seglat. Ordn. v. 15 Juny 1774 §. 1. MODEES W. Th. 10. S. 316.

Chriſtinäſtad hat nun auch ihre eigne Stapelfreyheit und Zollaufſicht erhalten.

Königl. Schreib an das Gen. Zoll-Direct. v. 8 Juny 1789 und 7 Juny 1790.

Die in Rathan befindliche, und für Umeå, Piteå, Luleå und Torneå gemeinſchaftliche Zollkammer iſt nach Umeå ver-

legt worden, ſo daß die Fahrzeuge der übrigen Städte dort bewacht werden, und ihre Waaren verzollen müſſen, ausgenommen Torneå, ſo in dieſer Rückſicht nach Uleåborg verwieſen iſt.

Königl. Schreib. a. d. Gen. Zoll-Direct. v. 25 May 1792.

Kaſkö und Braheſtad haben auch ihre beſondere Stapelgerechtigkeit und Zollkammer erhalten.

Königl. Fundat-Brief vom 30 July 1785. Königl. Schreib. a. d. Gen. Zoll-Direct. v. 7 April 1791.

Die, von und nach fremden Orten, bey Borgo ankommenden und abgehenden Fahrzeuge, clariren die Zollabgaben bey der Seezollkammer zu Helſingforß: die von und nach Ekenäs bey Hangö-udd, die von und nach Någendahl in Åbo, die von und nach Raumo und Nyſtadt bey Dalarö und Hangöudd, die von und nach Sundswall, Hudichswall, und Söderhamn in Kullboda, und Fahrzeuge von Laholm, wenn ſie Kopenhagen beſuchen wollen, bey Helſingborg, und wenn ſie nach Alborg wollen, in Halmſtadt.

Königl. Schreib a. d. Gen. Zoll-Direct. v. 27 Juny 1766. Vergl. d. Königl. Schreib. v. 7 April 1791.

Jakobſtad hat ihre eigne Stapelgerechtigkeit und Zoll-Kammer erhalten, wohin auch Ny-Carleby in Anſehung ihrer Schiffarth künftighin gehört.

Königl. Reſol. und Schreib. an das General-Zoll-Direct. v. 15 July 1793.

Wenn ein Schiffer ohne Noth und ohne der Rehder und Befrachter Wiſſen, einen andern, als den vorgeſchriebenen, Einlauf nimmt, oder ohne ſich zu melden, der Einlaufszollkammer vorbeyfährt, aus dem rechten Fahrwaſſer weicht, oder auch in einem unrechten Hafen einläuft; ſo iſt er in einer Geldſtrafe von 1000 Thlr. S. M., und in deren Ermangelung, in die Gefängnißſtrafe Eines Monats bey Waſſer und Brod verfallen: doch wird dieſe Strafe um die Hälfte vermindert, wenn der Schiffer erweiſen kann, daß einer oder alle Rehder, oder Befrachter an dem Vergehen auf irgend eine Art Theil genommen, oder darum gewußt haben. Werden Güter an ſolchen unerlaubten Einlaufs-Stellen, oder auch in der offnen See gelöſcht, ſo ſind ſie verfallen, und Schiffer oder Steuer-

 mann

mann werden mit Eines Monaths Gefängniß bey Waſſer und Brod, und dreyjähriger Feſtungsarbeit beſtraft: mit dieſer leztern Strafe wird er doch verſchont, wenn er beweiſen kann, daß einer oder alle Rehder und Befrachter an ſolcher unſtatthaften Löſchung Theil gehabt, oder darum gewußt haben. Die Rehder oder Befrachter, die überführt werden können, daß ſie an ſolchen Vergehen Theil genommen, oder darum gewußt haben, ſollen aller ihrer Güter in dem Fahrzeuge verluſtig ſeyn, und nach Beſchaffenheit der Waaren oder Zollveruntreuung wegen beſtraft werden, ſo wie auch die Rehder ihren Theil im Schiff verlieren. Der Schiffer oder Steuermann darf nicht einmal im rechten Fahrwaſſer in den Scheeren das Fahrzeug vor Anker legen, ſo ferne er nicht durch Sturm, widrigen Wind, Dunkelheit, oder Windſtille dazu genöthiget wird: im widrigen Fall muß er 100 Thlr. S. M. erlegen.

Königl. Segl. Ordn. v. J. 1774. §. 2.

Sie ſind auch verbunden, den Jagt-Lieutenant, oder den Aufſeher, oder deren Untergebene an Bord gehen zu laſſen, wann und wo es verlangt wird, entweder in offner See, oder in den Scheeren, ſo ferne dadurch keine Verzögerung entſteht, die bey Sturm oder wenigem Winde für Schiff und Gut gefährlich werden könnte: ſie müſſen auch dieſen Zollbedienten die erforderliche Auskunft, ſowohl von ihrer Reiſe als Ladung geben, und die das Schiff und Gut betreffenden Papiere vorzeigen, da denn von den Zollbedienten alle Luken und Zugänge zu der Ladung verſiegelt werden. Wer ſich dagegen ſezt, oder die Zollbedienten hindert, dieſe ihre Schuldigkeit zu beobachten, muß 200 Th. S. M. erlegen, für welche Strafgelder der Schiffer oder Steuermann ſtehen muß, wenn gleich ein anderer auf dem Fahrzeuge das Vergehen auf ſich nehmen ſollte.

Ebend. §. 3.

Binnen 14 Tagen nach Anlegung des Fahrzeugs am Löſchungsort muß die ganze Ladung verzollt, und das Gut, ſo in das Packhaus gebracht worden, wieder abgeholt werden; widrigenfalls wird der Zoll um die Hälfte erhöhet, und vom Werth der Waare Ein Procent erlegt, welches leztere in drey Thei-

Theile, in Stockholm zwiſchen dem Oberdirecteur, und dem Ober-Beamteten beym Packhauſe, und in andern Städten, zwiſchen dem Oberdirecteur und den Zollkammer- und Packhaus-Oberbeamteten vertheilt wird. Sind nun Packen oder Faſtagen da, die auf der Merkrolle, ihrem Inhalt nach, nicht beſchrieben ſind, oder ſind Waaren im Connoiſſement an die Ordre geſtellt, ſo wird ſolches alles ſogleich auf das Packhaus gebracht, dort geöfnet und beſichtigt, im erſtern Fall, in Gegenwart des Eigners und im andern Fall, in Stockholm in Gegenwart des Zollfiskals, und in andern Stapelſtädten, des Stadtfiskals oder einer Magiſtratsperſon, da denn eine Einlage darüber aufgeſetzt und bey der Zollkammer ſogleich übergeben wird. Sind Güter da, an einen gewiſſen Mann addreſſirt, der ſich aber binnen 14 Tagen, nachdem ſolche auf das Packhaus gebracht worden, nicht meldet; ſo werden ſolche ebenfalls, wie eben geſagt worden, geöffnet und beſichtigt. Meldet ſich der Eigner binnen zwey Monaten, nach Eröffnung der Waaren, noch nicht; ſo wird ſo viel davon veräuſſert, als zur Berichtigung der Zollabgaben, und anderer Ungelder und Gebühren nöthig iſt. Findet er ſich endlich binnen Jahr und Tag ein, und kann ein geſetzliches Hinderniß ſeines Auſſenbleibens beweislich machen; ſo bezahlt er nur das obenerwähnte Procent vom Werth der Waare: kann er aber keine geſetzmäßige Entſchuldigung anführen, ſo muß er auch den um die Hälfte erhöheten Zoll erlegen. Geht auch Jahr und Tag vorbey, ohne daß ein Eigenthümer zu den Waaren ſich meldet, ſo fallen ſolche der Krone anheim.

Ebend. §. 11.

Weine und andere fremde Getränke, und dergleichen Waaren mehr, die der Lackage und dem Verderb ausgeſetzt ſind, als Oel und Früchte u. ſ. w. kann der Eigenthümer, nachdem ſie beſichtigt worden, zu ſich nehmen, muß aber Pfand für den Zoll und ſonſtige Ungelder ſetzen. So kann er auch, ohne vorhergegangene Verzollung, die Hälfte ſeiner Getraide- und Salz-Ladungen löſchen laſſen, nur muß die Zollkammer ihn darüber einen Freyzettel ausſtellen: ehe aber weiter von ſolchen Waaren etwas gelöſcht wird, ſoll davon, und von allen andern,

ehe

ehe ſie dem Eigner verabfolgt werden der Zoll und alle andere Ungelder nach den ſchon erlaſſenen oder noch zu erlaſſenden Taxen erlegt werden wird die Löſchung an dem dazu beſtimmten Ort vorgenommen, ohne daß die Verordnung dieſes §. befolgt werde; ſo iſt das Gut verwirkt, und muß der Schiffer oder Steuermann dazu noch den vierten Theil des Werths erlegen. Will der Eigner die Waare lieber hingeben, als den Zoll dafür bezahlen, ſo fällt ſie der Krone zu.

Ebend. §. 12.

Haben einheimiſche Fahrzeuge in der Fremde für Rechnung mehrerer Schwediſcher oder Finniſcher Stapelſtädte Waaren eingenommen, ſo iſt erlaubt, an jeden Ort ſoviel zu löſchen und zu verzollen, als dahin beſtimmt iſt; aber da, wo das Fahrzeug zuerſt ankömmt, muß doch die ganze Ladung gebührend angegeben und viſitirt werden, auch wird dem Schiffer über dasjenige, was zurück bleibt, ein Atteſt ertheilt, und damit fortgefahren, bis die ganze Ladung verzollt worden. Schiffer, Steuerleute, Schiffsvolk und Paſſagiere müſſen auch hierin demjenigen nachleben, was im allgemeinen, in Betreff einkommender Fahrzeuge, in dieſer Verordnung feſtgeſetzt iſt.

Ebend. §. 13.

Es iſt übrigens allen, mehr oder weniger beladenen einheimiſchen und fremden Fahrzeugen, die durch Noth gedrungen, oder aus Handelsabſichten in Schwediſche Häfen einlaufen, zugelaſſen, wann ſie bey der Zollkammer ankommen, und die Merkrolle abgeben, worin nach der Königl. Seglations-Ordnung §. 6 die Ladung genau verzeichnet und angegeben ſeyn muß, was und wie viel nach andern einheimiſchen und fremden Orten beſtimmt iſt, gröſſere oder kleinere Quantitäten ihrer geladenen, und zur Einfuhr in das Reich erlaubten, Waaren zu löſchen, auch Erfriſchungen, und an die Stelle der ausgeladenen Waaren ſolche wieder einzunehmen, als zur Ausfuhr aus dem Reiche erlaubt ſind, ohne für mehr, als ſie hier gelöſcht oder geladen haben, Zoll oder andere Abgaben zu erlegen: die Ungelder aber für ſolche Fahrzeuge werden ganz bezahlt,

zahlt, gleichviel ob ein gröſſerer oder kleinerer Theil der Ladung gelöſcht worden.

Königl. Seezoll-Taxe auf einkommende Waaren v. 6 Juny 1782 Anm. 14 Vergl. des Königl. Comm. Coll. Publ. v. 11 März 1778 MODEES W. Th. 11 S. 404.

Die Oſtindiſchen Schiffe ſollen allezeit wieder in den Hafen zu Gothenburg einlaufen, um dort ihre Ladungen zu löſchen: ſowohl zum Löſchen als Laden kann ſich die Compagnie eigener oder gemietheter Schwediſcher Schiffe bedienen, ſo daß Proviant, Ammunition und die Waaren u. ſ. w. ohne Schaden und Verderben eingeladen und gelöſcht werden können.

Königl. Privil. v. 2 May 1782 §. 9.

Die Weſtindiſchen müſſen bey ihrer Zurückkunft entweder bey Stockholm oder Gothenburg landen und löſchen.

Königl. Privil. v. 31 Oct. 1786 §. 3.

Während der Sommer-Monathe kann ausgeladen werden, von Morgens 6 Uhr bis Mittags 12 Uhr, und Nachmittags von 2 bis 8 Uhr: ſonſt aber vom October bis März-Monats Schluß muß das Löſchen um 8 Uhr des Morgens anfangen, und Abends um 4 Uhr aufhören.

Königl. Seglat. Ordnung v. 15 Juny 1774 §. 14.

Während der Löſchung darf der Schiffer nicht mehr Stückenthüren öffnen, als die Seezollkammer erlauben will, noch dieſelbe hindern, nöthigen Falls die Luken und Zugänge auf dem Fahrzeuge zu verſiegeln, und zwar bey Strafe von 100 Th. S. M. Wird unerlaubter Weiſe das Siegel erbrochen, welches vom Jacht-Lieutenant, oder dem Aufſeher in den Scheeren, von der Zollkammer am Einlaufsort oder im Löſchungs-Hafen auf die Luken und Zugänge zur Ladung geſetzt worden; ſo wird die Strafe von 1000 Thlr. S. M. erlegt, wofür der Schiffer und Steuermann haften müſſen, ſo ferne ſie nicht erweiſen können, daß ſolches ohne ihr Verſchulden geſchehen, und es ſogleich, da es geſchehen, auf der Zollkammer gemeldet haben: aber für ihre Unachtſamkeit in ſolchem Fall müſſen ſie doch, den Umſtänden nach, 50 bis 100 Thlr. S. M. erlegen.

Ebendaſ. §. 15.

Sowol einheimiſche als fremde Schiffer, die mit ihren Fahrzeugen von fremden Orten kommen, und nach einer Stapelſtadt in Schweden oder Finnland beſtimmt ſind, aber durch Sturm, Seeſchaden, Krankheiten, oder andere dringende Urſachen gezwungen werden, in einen andern Schwediſchen Hafen, wo eine Seezollkammer iſt, einzulaufen, müſſen die Beſtimmungen des 5 und 6 §§ (ſ. Kap. 6 dieſer Abth.) in allen Puncten genau beobachten, und widrigenfalls die §. 5 feſtgeſetzte Strafe erlegen. Iſt an ſolchem Ort keine Zollkammer, aber ſonſt nur ein Zollbedienter gegenwärtig, ſo muß dieſem der Paß vorgewieſen werden, und Schiff und Gut bis zur Abſegelung unter ſeiner Aufſicht ſeyn, da alsdann der Paß von ihm atteſtiret wird. Wird ein Schiffer, der zwiſchen fremden Orten fährt, durch die erwähnten Urſachen gezwungen, einen Schwediſchen Hafen zu ſuchen, ſo gilt daſſelbe. Weigert ſich ein Schiffer, dieſem allen zu geleben, ſo iſt er in eine Strafe von 1000 Thlr. S. M. verfallen.

Ebendaſ. §. 16.

Iſt ein Schiffer nach mehreren einheimiſchen Orten beſtimmt, ſo muß er am erſten Ort, wo er ankömmt, der Seezollkammer anzeigen, was und wie viel an jedem Ort gelöſcht werden ſoll.

Königl. Verordn. v. 22 März 1770. Art. 5. §. 7. MODEES W. Th. 9. S. 301.

Kommen Waaren zur Stadt, ohne Atteſt wegen deren eigene Erzielung oder Paß, und ſollen ſie zum Verkauf gehalten werden, oder doch dort bleiben, ſo muß dafür doppelter Zoll erlegt werden. Werden ſie aber durchgeführt, ſo wird nur einfacher Zoll erlegt, und für den andern Pfand geſetzt, es ſey denn, daß die Waaren fremde Küſten paſſirt wären, da denn mit ihnen nach Kap. 13. §. 6 (ſiehe Kap. 6 dieſer Abth.) verfahren wird. Mit Metallen wird nach der Taxe beſonders verfahren. Doch bedarf der Landmann keines Beweiſes über ſeine eigene Gewinnung und Verfertigung, wenn er ſeine Waaren in eine Stadt bringt, und zur Verzollung angiebt, wohin er entweder, ohne eine andere Stadt, die auf ſeinem Wege liegt, vorbey oder durchzufahren, zu Lande kommen

men kann, oder auch zu Waſſer dahin geht, wenn er an einem Landſee bey der Stadt, oder in deren Scheeren wohnt: will er aber mit ſeinen Waaren durchgehen, ſo muß er ſolche Beweiſe vorzeigen, oder auch beſagtermaßen den Zoll erlegen. So mag auch kein Stadteinwohner, wenn er zu Lande, oder zu Waſſer, ohne im letztern Fall eine Stadt durch oder vorbey paſſirt zu ſeyn, Waaren zu Hauſe bringt, mehr als einfachen Zoll dafür zu bezahlen, wenn gleich weder ein Landmanns-Atteſt noch Paß darüber vorgezeigt werden kann.

Königl. Landzoll-Verordn. v. 19 Sept. 1776. Kap. 1. §. 6. Modees W. Th. 10. S. 664.

Ausländiſche Güter ſollen in der Stadt, wo der See- oder Grenzzoll dafür erlegt worden, oder wenn ſie bey irgend einem Grenzzoll verzollt worden, in der erſten Stadt, wo ſie nachher ankommen, vom Landzoll frey ſeyn: wenn dergleichen zollbare Waaren aber nach einer andern Stadt, oder einem andern Zollplatz gebracht werden; ſo wird jene Abgabe dafür bezahlt.

Ebendaſ. Kap. 1. §. 14.

Wird einer gedrungen, mit ſeinem Fahrzeuge bey einer andern Stadt einzulaufen, als wohin er beſtimmt war, und dort ſeine Ladung zu brechen; ſo verzollt er nur ſo viel, als, um in der Stadt verkauft zu werden, gelöſcht wird, und muß für den Zoll der übrigen Güter doppeltes Pfand ſetzen, ſo ihm wieder zurück gegeben wird, wenn ſolche mit demſelben Fahrzeuge binnen der Kap. 16 §. 1 beſtimmten Zeit wieder ausgeführt werden: ſonſt muß auch für dieſe der Zoll erlegt werden. Wenn das Fahrzeug Schaden genommen, und das Gut daher gelöſcht werden muß; ſo wird dafür zwar kein Zoll gefordert, doch muß es beſichtigt und unter Aufſicht der Zollkammer bleiben, bis es wieder ausgehen kann.

Ebendaſ. Kap. 1. §. 16.

Wer von einem einheimiſchen Ort bey einer Stadt, oder einem Zollplatz ankömmt, muß zuerſt beym Zollhauſe anlegen: wer dagegen handelt, und mit einem Fahrzeuge, es gehöre der Krone oder einer Privatperſon, den Zoll vorbey ſegelt oder rudert, muß 10 Thlr. und überdem noch 2 Thlr. für jede Laſt erlegen, die das Fahrzeug über 10 Laſten trägt, er

mag Güter geladen haben oder nicht. Hat einer einheimiſche zollbare, oder ausländiſche, aber doch zur Einfuhr erlaubte Waaren geladen, ſo wird zugleich damit verfahren, wie Kap. 15. § 4. (S. 197 - 198.) in Betreff desjenigen verordnet, was beym Zoll verſchwiegen wird. Bedient ſich jemand eines Nebenweges zur Stadt, ſteigt über das Staket, wirft Waaren hinüber, oder zieht ſie durch, ſo bezahlt er auch 10 Thlr. und wird mit den Waaren beſagtermaßen verfahren.

Ebend. Kap. 14. §. 1.

Hat ein Schiffer Ladung am Bord, ſo darf er, nachdem er beym Zoll alles berichtigt hat, nirgends anders bey der Stadt anlegen, als in dem rechten Hafen, auch des Abends, wann es dunkel geworden, nicht näher, als einen Büchſenſchuß an den Hafen gehen, bis das Fahrzeug am folgenden Morgen unter Aufſicht genommen worden: wer dagegen handelt, muß in jedem Fall 50 Thlr. Strafe erlegen. Es iſt dem Schiffer auch bey 10 Thlr. Strafe verboten, bey einem aus der Fremde angekommenen oder dahin beſtimmten Fahrzeuge nahe anzulegen. Wann ein Fahrzeug aus einem Hafen in den andern gebracht werden ſoll, ſo iſt dabey Kap. 18. §. 6 zu beobachten.

Ebendaſ. §. 2.

Wer beym Zoll ankömmt, und zollbare, fremde oder einheimiſche Waaren mit ſich führt, muß ſie ihrer Beſchaffenheit, Quantität, Maaß und Gewicht nach angegeben: hat er einen Atteſt über deren eigne Erzielung oder eine Verpaſſung von einer andern Stadt bey ſich, ſo muß er ſolche auch aufweiſen. Auf Stangeneiſen, wenn es vom Bergwerk ankömmt, müſſen doppelte Fuhrzettel aufgewieſen werden, worauf die Stangenzahl, Gattung und und der Stempel bezeichnet ſind: der eine von dieſen Zetteln bleibt auf dem Zoll, und der andere wird auf der Waage abgegeben, nachdem der Zollſchreiber darauf atteſtiret hat, daß das Eiſen gebührend angegeben worden.

Ebendaſ. Kap. 15. §. 1.

Alle Waaren müſſen auf einmal zur Verzollung angegeben werden, und ſollen alle, die auf den Zollpaß ſtehen, dar-

darnach verzollt werden, ſie mögen nun mitgekommen ſeyn, oder nicht; es ſey denn, daß bey entſtandener Seenoth etwas davon ausgeladen worden, und die Schiffsleute ſolches eydlich erhärten können, oder ſonſt durch Gewalt oder Unglück zur See oder zu Lande etwas verlohren gegangen, und dieſes erwieſen werden kann, da denn für das fehlende kein Zoll und Acciſe gefordert wird.

Ebendaſelbſt §. 2.

Weiß jemand das Gewicht oder Maaß nicht genau, ſo muß die Waare zuerſt gewogen oder gemeſſen, und ſodann der Zoll oder die Acciſe darnach bezahlt werden. Kann das Wägen und Meſſen nicht beym Zoll vorgenommen werden, ſo wird für die Abgaben, wie ſolche ſich etwa höchſtens belaufen möchten, doppeltes Pfand geſetzt, und die Waare auf die Waage oder das Meſſerhaus gebracht, und nach den hier darüber ausgeſtellten Atteſten hienächſt verzollt, und dann das Pfand zurückgegeben. Eben dieſes gilt auch in Anſehung lebendiger Fiſche, die in einem Boot, Behälter oder einer Kufe zur Stadt gebracht werden; doch mögen ſie, wider Willen des Eigenthümers, nicht auf die Stadtwaage gebracht werden, ſondern der Beſucher muß das Gewicht derſelben beym Verkauf aufzeichnen.

Ebendaſ. §. 3.

Werden beym Zoll Waaren verſchwiegen, die gleichwol im Fahrzeuge, oder Fuhrwercke, gefunden oder eingetragen werden, ſo ſind ſie verwirkt, und wenn ſie von dem Kap. 13. §. 6 (ſiehe Kap. 6 dieſ. Abth.) genannten Orten gekommen, ſo wird auch noch für die ausländiſchen der vierte Theil des Werths erlegt. In Betreff ſolcher ausländiſchen Waaren, deren Einfuhr in das Reich verboten iſt, beſtimmt die Verordnung wegen der Zollveruntreuung. Uebrigens gilt daſſelbige, wenn jemand vom Zoll Waaren wegführt, die noch nicht angegeben, oder verzollt waren; und ſind dies fremde, ſo erlegt er noch überdem 10 Th. Wer eine Waare für ſchlechter, als ſie iſt, oder eine für die andere angiebt, um dadurch die Zoll- oder Acciſe-Abgaben zu unterſchlagen, verliert dieſelbe; und wenn die Stücken- oder Ellen-Zahl zu geringe angegeben worden, ſo iſt dasjenige

was darüber iſt, verwirckt. Von waag- und meßbaren Waaren ſoll für das was nicht mehr als um zwanzig für hundert die Angabe überſteigt, ſechsfacher Zoll und Acciſe erlegt werden, wovon die Krone einen, und der Beſchläger drey Theile nimmt, was darüber iſt ſoll verwirckt ſeyn. Doch wird für zehn von hundert Uemaaß oder Uebergewicht von geräuchertem Fleiſch oder Speck, Getraide, gemahlenes oder ungemahlenes, Brod, Grütze, Puder, Amidon, Flachs, Hanf, Wolle, Garn, Apotheker-kräuter, Hopfen, Tabacksblätter, Schnupftaback, Morcheln, Aſche, Schwammzunder, Brennholtz, Birckenrinde, Kalk und Heu, nur einfacher Zoll erlegt. Findet ſich, daß Eiſen und andere Metalle in der Landſtadt oder Stapelſtadt mehr wiegen, als bey der Verzollung nach dem Gewicht des Bergwerks oder der Landſtadt ausgerechnet worden, ſo muß Recognition und Zoll für die Verſchiedenheit erlegt werden. Jede dreyzehnte Tonne Theer und eingeſalzene und mit Lake verſehene Güter ſind zur Ausfüllung frey von Zoll.

Ebend. §. 4.

Sind nun die Güter zum Verzollen angegeben, ſo muß ſie der Zollſchreiber in dem geſtempelten Einnahme-Regiſter aufzeichnen, und dabey bemerken, wie viel an Zoll und Acciſe für jede Parzele nach der Taxe zu erlegen iſt, worüber er dem, der die Waaren angegeben, einem gleichlautenden Zettel ertheilt, den jeder mit dem Einnahme-Regiſter vergleichen kann, wonächſt denn der Zoll und die Acciſe ſogleich erlegt werden müſſen.

Ebendaſelbſt §. 5.

Jeder muß ſich einen Zoll- und Acciſe-Zettel auf ſeine angegebenen Waaren ertheilen laſſen, und wer ſolche auf dem Markt oder beym Hafen feil bieten will, muß ſolchen Zettel bey ſich haben, um ihn den Beſuchern vorzuzeigen; widrigenfalls wird die Waare angehalten, und erſt nachgeſehen, ob ſie auch verzollt ſey. Verlangt jemand doppelte Zoll- und Acciſe-Zettel, ſo ſind ihm ſolche, bey Strafe von 10 Th. nicht zu verweigern.

Ebendaſ. §. 6.

Wer

Wer zur Stadt und beym Zollplatz ankömmt, er mag zollbare Waaren bey ſich haben oder nicht, iſt ſchuldig, den Zollbeſucher in den Kiſten, Felleiſen, und andern Behältniſſen, worin Waaren verwahrt werden können, ſo wie auch in dem Fuhrwerk, Schiff oder Boot nachſehen zu laſſen, ob auch Waaren verſchwiegen worden, die da hätten angegeben werden ſollen. Hat er nun Waaren, die ſchon verzollt ſind, ſo muß der Zettel, den er darauf erhalten, dem Beſucher vorgezeigt werden, um darnach die Waaren zu berechnen, zu meſſen und zu wägen. Erinnert ſich hiebey der Eigenthümer, daß etwas vergeſſen, oder nicht recht angegeben worden, ſo mag er es, ehe es in Anſpruch genommen werde, noch angeben und verzollen: behauptet er aber, daß er nicht mehr Zollbares habe, als auf dem Zettel ſtehe, und dergleichen doch nachher gefunden wird, ſo wird dabey nach dem Kap. 15. §. 4 (ſ. S. 197 und 198) verfahren. Weigert ſich jemand, ſeine Waaren beſichtigen zu laſſen, ſo werden ſie während der Zeit und bis die Beſichtigung geſchehen, beym Zoll zurückbehalten. Führt jemand vom Zoll oder aus dem Fahrzeuge Waaren auf das Land, die verzollt, aber nicht beſichtigt worden; ſo iſt er in 10 Th. Strafe verfallen, und müſſen die Waaren, wo ſie anzutreffen, beſichtigt werden. Im Betreff deſſen, ſo nicht angegeben noch verzollt worden, iſt in genannten Kapitel verordnet.

Ebend. Kapit. 17. §. 1.

In einer Stadt, wo der Zoll außen vor dem Hafen liegt, müſſen Fahrzeuge und Böte und die darauf befindlichen Waaren, ſowohl beym Zoll als Hafen beſichtigt werden, und wird es damit in jedem Fall gehalten, wie im nächſtvorhergehenden §. verordnet iſt.

Ebendaſ. §. 2

Wann Fahrzeuge von einheimiſchen Orten bey den Städten an der Brücke oder in den Hafen ankommen, ſo muß ein Beſucher ſolches auf der Zollkammer anzeigen, die denn ſogleich einen Bedienten dahin ſendet, um bey der Löſchung, nach vorhergegangener Verzollung und Viſitation, die Aufſicht zu haben. Jeder Beſucher, der dem Aus- und Einladen der Fahrzeuge beywohnen ſoll, bekömmt ein mit Seide oder

Zwirn

Zwirn durchgezogenes und mit dem Siegel der Zollkammer verſehenes Tagebuch, worin er die bey ſeiner Aufſicht vorfallenden täglichen Geſchäfte, und die Quantität der eingeladenen oder gelöſchten Waaren, ſo wie auch die Beſchläge, die etwa gemacht werden, anzeichnet: dieſe Tagebücher werden bey jedem Jahrs-Schluß an die Oberbehörde, zur Vergleichung mit der Einnahme-Regiſtern, eingeſandt. Bey der Schiffsbrücke in Stockholm wird auch ein Wachbuch gehalten, und alle Aufſeher müſſen Bücher halten, worin ſie ihre täglichen Geſchäfte und was dem anhängig iſt, anzeichnen. Ehe nun das Fahrzeug beladen worden, darf der Zollbediente nicht von ſeinem Poſten abgerufen werden, noch bey Verluſt des Dienſtes ihn verlaſſen, es ſey denn in ſolchen Stunden, da weder geladen noch gelöſcht werden darf, oder die Nachtwache gehet. Der Inſpektor oder Zolleinnehmer muß ſelbſt, ſo oft es thunlich iſt, auf das Fahrzeug gehen, und zuſehen, wie der die Aufſicht habende Beſucher ſeiner Pflicht nachkomme. Wann das Fahrzeug gelöſcht worden, muß der Beſucher darüber an die Zollkammer einen allgemeinen Bericht erſtatten, welcher mit dem Einnahme-Regiſter verglichen wird, um zu ſehen, ob alles verzollt worden: widrigenfalls werden die verheimlichten Waaren unter Beſchlag angehalten, und dem Eigenthümer nicht ausgeliefert.

Königl. Regl. für die Landzoll- und Acciſe-Kammern im Reiche v. 17 Dec. 1756 §. 12 MODEES W. Th. 6 S. 4218.

Jede Nacht, ſolange die Seefahrt dauert, müſſen ſo viele Beſucher, als thunlich iſt, in den Stapelſtädten mit Beyhülfe der Seezollbedienten, um den Hafen Nachtwache gehen und dahin ſehen, daß während der zum Löſchen nicht erlaubten Zeit keine Waaren aus dem Fahrzeuge genommen werden: die Zollkammer oder der Vorgeſetzte muß auch jeden Morgen um 6 Uhr ſämmtliche Beſucher aufrufen, und dafür ſorgen, daß diejenigen, welche ſolche Verrichtungen haben, wovon ſie nicht abgehen können, ſelbige, wenn es nicht ſchon geſchehen, ſogleich antreten, und dabey bleiben, bis die Nothwache gegen Abend und um die Zeit wieder gehet, da die Löſchung aufhören muß. In den Städten, wo Aufſeher verordnet

ordnet ſind, müſſen ſolche ſtets Aufſicht über die Beſucher halten. Die Zollkammer ſtellt auch nöthigen Falls Wache bey den Zöllen und Staketen, auch unterſucht ſie zuweilen, ob die Zollenden auch einen Zollzettel mit auf den Markt genommen haben.

Ebend. §. 14.

In den längern Tagen des Jahrs iſt die Löſchung erlaubt von 6 bis 11 Uhr des Morgens, und von 12 bis 6 Uhr des Abends: aber vom September bis Februar Monats Schluß von Morgens 8 bis 11 Uhr, und von 12 bis 4 des Abends. Wenn Waaren vor oder nach dieſer Zeit, ſollten ſie auch verzollt ſeyn, gelöſcht werden, ſo iſt der Schiffer in eine Strafe von 10 Thlr. verfallen: ſind ſie aber nicht verzollt, ſo wird es damit nach Verordnung des Kap. 15. §. 4. (ſ. S. 197 und 198.) gehalten.

Königl. Landzoll-Verordn. v. 1776. Kap. 18. §. 1. MODEES W. Th. 10. S. 695.

Es ſollen keine Waaren aus einem bey der Stadt ankommenden Fahrzeuge gelöſcht werden, wenn ſie nicht vorher in Gemäßheit des Kap. 17 §. 1 und 2 (S. 199) von den Zollbedienten beſichtigt worden. Was den Wägern und Meſſern bey der Löſchung obliegt, iſt ebendaſelbſt Kap. 17. §. 10 beſtimmt.

Kap. 18. §. 2.

Soll nun die Löſchung an einem unter der Stadt gehörigen Löſchungsplatz geſchehen; ſo muß der Schiffer die Waaren vorher bey der Zollkammer in der Stadt angeben, widrigenfalls er in die im Kap. 15 §. 4. (ſ. S. 197 und 198) auf den Fall feſtgeſetzte Strafe verfällt, wenn Waaren ohne Angabe, vom Zoll weggeführt werden. Die Zollkammer muß auch zur Aufſicht bey der Löſchung Zollbediente abſenden, denen der Schiffer Reiſe und Diätengelder zu reichen hat.

Ebendaſ. §. 3.

Iſt das Fahrzeug fremde Küſten paſſirt, wie Kap. 13 §. 6 (ſiehe Kap. 6 dieſer Abth.) meldet, ſo müſſen ſowol die See- als Landzollbediente Aufſicht bey der Löſchung halten, gleichviel, ob dieſe in der Stadt, oder auf deren Ladungsplatz, oder auf dem Lande geſchehe, und ſoll übrigens, wenn

außerhalb der Stadt vorgenommen wird, dabey ſo nach §. 3. verfahren werden, als wenn ſie bey der Stadt auf dem Ladungsplatz geſchähe.

Ebendaſ. §. 4.

Aus Fahrzeugen, die von fremden Orten kommen, dürfen keine accisbare Waaren gelöſcht werden, wenn nicht Acciſe oder Mühlenzoll dafür erlegt, oder nach dem Kap. 16. §. 4. ein Freyzettel ertheilt worden; widrigenfalls ſind ſie verfallen, ſollte gleich der Seezoll dafür erlegt ſeyn.

Ebend. §. 5.

Während der Löſchung darf kein Schiffer ſein Fahrzeug von einer Stelle zur andern bringen, bevor er es dem Aufſicht habenden Beſucher angezeigt und ſolches auf dem Zollzettel notiren laſſen, der den Zollbedienten vorgezeigt wird, wann er nachher anderswo anlegen will: widrigenfalls erlegt er 20 Thlr. wenn er gleich in einem ſonſt erlaubten Hafen angelegt hat. Geht er aber nach einem unerlaubten Hafen, oder geſchieht dieſes, wenn es ſchon dunkel iſt, die Stelle mag übrigens erlaubt ſeyn oder nicht, ſo muß er 50 Thlr. erlegen.

Ebendaſelbſt §. 6.

Wenn Kaufleute und andere ihre ſpeciellen Einlagen bey der Zollkammer eingereicht haben; ſo zeichnet der Controlleur den Tag und Datum der geſchehenen Einlieferung darauf, wonächſt der Zolleinnehmer und Controlleur die Waaren auf eines jeden Namen, der ſie angegeben, einführen und ausrechnen ſollen, der erſtere mit eigner Hand in einem mit dem Siegel des großen Seezollkomtoirs verſehenen Journal, und nicht in Neben-Journälen oder auf loſen Papieren, widrigenfalls er dem Verluſt ſeines Dienſtes und der Strafe eines untreuen Beamten ausgeſetzt iſt; und der andere in ſeinem Contra-Journal, welches er gegen den Zolleinnehmer führen muß: beyde haben genau darauf zu merken, daß unter der rechten Nummer des Schiffers Name, Wohnort, und woher er gekommen, auch der Name des Fahrzeugs, deſſen Laſtenzahl, Bauart, Eigenſchaft, und Stärke der Beſatzung in den Journälen angeführt werden: auch wird jeder Packen, Tonne, Faß, Kiſte, mit Beyfügung des Zeichens, der Nummer und der

darin enthaltenen Waaren ſpecificirt. Wann ſie nun den Zoll, und was dem anhängig iſt, gemeinſchaftlich ausgerechnet haben, verfertigen ſie darüber, nach der zur Clarirung des Zolls und anderer Gebühren beſtimmten oder noch zu beſtimmenden Münzſorte, eine rein geſchriebene und richtige Ausrechnung, und ſobald der Eigner darnach den Zoll bezahlt hat, muß ſolches im Journal mit Tag und Datum notirt, und in andern Stapelſtädten vom Zolleinnehmer auf der Ausrechnung quitirt werden: in Stockholm aber werden die Ausrechnungen, nachdem die Mittel in die Bank gebracht worden, von dem dazu verordneten Buchhalter quittirt. Die Stadtzulage wird auch daneben an die dazu vom Magiſtrat verordnete Behörde berichtigt: es werden nemlich die Waaren nach dem vom Zolleinnehmer erhaltenen Freyzettel im Packhauſe in Stockholm, von den dazu verordneten Inſpektoren, in den andern Stapelſtädten aber vom Zolleinnehmer und dem Packhausinſpektor, wenn ein ſolcher da iſt, auch vom Controlleur geöffnet und viſitirt, und zwar in Gegenwart eines beeidigten Gevollmächtigten des Magiſtrats, welcher die Stadtzulage und Stempelgelder zu bewachen hat, daher auch der Schlüſſel zum Packhauſe in genannten Städten auf der Zollkammer unter drey Schlößern und Schlüſſeln verwahrt, und dieſe Schlüſſel ſich in den Händen des Zolleinehmers oder Controlleurs, Packhausinſpectors und Stadtgevollmächtigten befinden ſollen: dieſe Gevollmächtigte müſſen ſich aber genau hüten, daß durch ſie keine Verzögerung verurſacht werde. Wo kein beſonderer Packhausinſpektor iſt, haben der Zolleinnehmer und Controlleur, jeder einen, und der Stadtgevollmächtigte den dritten Schlüſſel. Eben ſo wird auch der Stempel im Packhauſe verwahrt. Sind nun alle Waaren genau viſitirt, nach der Einlage und dem Journal richtig befunden, auch jedes Stück oder Paar geſtempelt; ſo werden ſie dem Eigener aus dem Packhauſe verabfolgt. Findet ſich aber mit der Angabe einige Unrichtigkeit, ſo wird dabey nach der Seglations-Ordnung verfahren. Der Bediente ſo ſich hiernach nicht gebührend verhält, ſondern mit Untreue und unerlaubter Nachgiebigkeit betreten läßt, wird nach dem weiter unten angeführten 20 §. be-

ſtraft. Weder Magiſtratsperſonen, noch Handelnden und andern rechtlichen Leuten iſt es unbenommen, denen Viſitationen im Packhauſe beyzuwohnen, wann ſie Luſt haben. Kaufleute und andere, ſo wie auch die Schiffer müſſen dem geſchwornen Gevollmächtigten des Magiſtrats, erſtere ihre ſpeciellen Einlagen, und die andern ihre Markrollen einliefern, die mit den an die Zollkammer abgegebenen Exemplaren gleichlautend und damit verglichen werden müſſen, welches der Controlleur und Gevollmächtigte des Magiſtrats auf jedem Document mit dem Worte: collationirt, und ihres Namens Unterſchrift beſcheinigen. Den Magiſträten in den Stapelſtädten iſt es nachgegeben, für eigene Rechnung und Beſoldung einige Beſucher anzunehmen, die für ihre Einkünfte wachen, und die ein- und ausgehenden Fahrzeuge und Waaren, doch gemeinſchaftlich mit den Zollbeſuchern viſitiren. Dieſe Städtſchen Bedienten genießen in ſolchen Verrichtungen deſſelben Schutzes, wie die Zollbedienten.

Königl. Regl für die Seezoll-Bed. v. 5 Dec. 1724. §. 7. MODEES W. Th. 1. S. 585.

Wein und fremde Getränke kann der Eigenthümer, nachdem er dazu von der Zollkammer Erlaubniß erhalten, löſchen, und die Faſtagen an Land legen laſſen, wo ſodann die Leckage auf jedes Faß bis zum letzten zugegoſſen wird, da es denn gemeſſen und beſtochen, und keine weitere Leckage gutgethan wird. Wann der Inſpektor bey der Brücke, und der in Stockholm zum Probiren des Weins verordnete Inſpektor ihr Beſteck, Meſſung und Probirung verrichtet haben, müſſen ſie ſogleich, und ehe ſie auseinander gehen, über die Quantität und Qualität jeder Sorte Wein und Getränk einen Atteſt unterſchreiben, welchen ſie bey Verantwortung dem Ober-Direkteur oder deſſen Stelle Verwaltenden, ehe noch irgend eine Faſtage weggebracht werde, einliefern müſſen, damit nöthigen Falls nachgeſehen werden könne, ob die Viſitation nach dem Atteſt richtig geſchehen ſey. Es muß immer ſo zeitig, und nicht mehr den Tag über gelöſcht werden, als füglich beſichtigt werden kann, ſo daß keine Faſtagen eine Nacht über am Lande unprobirt liegen bleiben. Wo aber ſolche Inſpektoren

ren nicht angeſtellt ſind, haben in Gegenwart des Zolleinnehmers und Controlleurs der geſchworne Bevollmächtigte des Magiſtrats und ein dazu beeidigter geſchickter Kaufmann oder Bürger die Quantität und Qualität des Weins zu unterſuchen, und darüber einen Atteſt auszuſtellen, welcher nebſt der Einlage des Eigners dem Journal beygelegt wird. Läßt ſich einer von dieſen Perſonen und Bedienten mit Untreue oder unerlaubter Nachgiebigkeit betreten, ſo werden ſie nach dem §. 20 dieſes Reglements beſtraft. Wann bemeldeter Atteſt und die Einlage des Eigners auf der Zollkammer abgegeben ſind, wird es ohne Verzug vom Zolleinnehmer und Controlleur in das Journal eingetragen und ausgerechnet, auch dem Eigner eine von beyden unterſchriebene Ausrechnung zugeſtellt. Sind Zoll und Ungelder berichtigt, ſo kan der Wein abgeholt werden; jedoch kann dieſes auch geſchehen, ehe der Zoll erlegt iſt; nur muß alsdann der Eigner ſeine Einlage und den Beſichtigungsatteſt bey der Zollkammer eingereicht, und für den Zoll und die Ungelder annehmliche Sicherheit geſtellt haben.
Ebendaſelbſt §. 8.

Ehe Salz und Getraide, nebſt den Waaren, die gemeſſen werden, gelöſcht werden können, müſſen die Eigner ihre Einlagen, worin ſowol die Sorte als Tonnenzahl nach Schwediſchem Maas genau ſpecificirt iſt, bey der Zollkammer einreichen, und wenn der Zolleinnehmer und Controlleur ſolches in das Journal eingetragen haben, auch der Zoll und andere Gebühren berichtigt ſind, alles dem §. 7 gemäß; ſo wird zur Löſchung vom Zolleinnehmer und Controlleur ein Freyzettel ertheilt, und ſolcher in Stockholm dem Inſpektor bey der Brücke, in andern Stapelſtädten aber dem auf dem Fahrzeuge die Aufſicht habenden Beſucher zugeſtellt; hierauf wird die Meſſung von dem beeidigten Stadtmeſſer vorgenommen, da denn alle Stückpforten und Oefnungen verſchloſſen ſind, und die Waaren blos durch die Luke aufgewunden werden, wobey der oben bey der Luke befindliche Beſucher und der Meſſer unten im Raum nach einem gewiſſen, gewöhnlich zu 10 oder 12 Strichen oder Tonnen verabredeten Maas, Fahne, genannt, eine genaue Rechnung halten müſſen. Iſt dieſe verabredete

Zahl voll, ſo ruft der Meſſer es dem oben ſtehenden Beſucher zu, woraus dieſer denn ſehen kann, ob er eben ſo viel annotirt habe. Die Beſucher müſſen nach dem §. 5 ſtets den Raum und andere Behältniſſe viſitiren, beſondere in den Stunden des Tages, da nicht gelöſcht wird. Jeden Tag, ſobald das Meſſen vorbey iſt, muß der Inſpektor bey der Brücke in Stockholm, und der Zolleinnehmer oder Controlleur an andern Orten, ſich bey dem Beſucher und Meſſer erkundigen, wie viel ausgemeſſen worden, und wenn beyde gleich viel annotirt haben, muß er die Ausmeſſung jeden Tages in ſeinem Diario anmerken. Ehe das Fahrzeug gelöſcht worden, darf der Beſucher es nicht verlaſſen, es ſey denn, daß ein anderer an ſeine Stelle verordnet werde Beſucher und Meſſer werden von der Behörde zur Treue und Aufmerkſamkeit ermahnt, und laſſen ſie ſich Unrichtigkeiten oder den geringſten Unterſchleif zu Schulden kommen, ſo werden ſie mit einem ſiebenmaligen Gaſſenlaufen, und einer dreyjährigen Arbeit auf Marſtrand beſtraft. Iſt die Ausmeſſung geſchehen, und die Tonnenzahl nach dem Freyzettel richtig befunden, ſo übergiebt der Beſucher auf der Zollkammer ſeinen von dem Meſſer nach dem §. 5. zugleich mit unterſchriebenen Atteſt über die Löſchung. Findet ſich mehr im Fahrzeuge, als verzollt worden, und der Freyzettel enthält, ſo wird ſolches ſogleich auf der Zollkammer angezeigt, und damit nach der Seglations-Ordnung verfahren.

Ebendaſelbſt §. 9.

Alle Eiſenladungen werden von der Eiſenwage in Stockholm aus hinkünftig auf dem Strom vermittelſt der Lade- oder Nummer-Böte eingenommen; dieſe Böte nehmen an der Eiſenbrücke das Eiſen ein und bringen es nach dem Strom zu dem Schiffe, ſo es laden ſoll. Es dürffen daher hinkünftig keine andere Fahrzeuge in dem genannten Hafen anlegen, als diejenigen, welche ihre Eiſenladung löſchen wollen. Für dieſe ſind an der nördlichen Seite von der Ecke der Schiffsbrücke an 40 Ellen abgemeſſen und mit einer Tafel bemerkt: von dieſer Tafel bis zu einer zweyten ſind 102 Ellen für die Lade- oder Nummer-Böte beſtimmt, die das Eiſen zum Einladen auf den Strom brin-

bringen, und von dieſer zweyten Tafel bis zu einer dritten ſind wieder 40 Ellen für ſolche Fahrzeuge abgemeſſen, die ihre Eiſenladungen bey der Brücke löſchen wollen: ſollten aber zu Zeiten die Verladungen nicht beträchtlich ſeyn, ſo daß der für die Nummer-Böte angeſchlagene Raum von 102 Ellen nicht ganz gebraucht würde, hingegen die Löſchungen ſich anhäuffen, ſo kann hiezu von jenem Raum ſo viel, als entbehrt werden kann, genommen werden, und ſo auch umgekehrt welches alles der Eiſenträger-Altermann nach Gutfinden und auf ſeine Verantwortung zu vermitteln hat, ſo daß das Löſchen und Laden dadurch nicht verzögert werde. Die zum Anlegen eingerichtete Brücke iſt auch zum Beſten derer, die vom Mälarſee kommen, und ihre Ladung bey der Eiſenwaage löſchen wollen, vergröſſert worden.

Des Oberſtatthalteramts Regl. für die Eiſenträger v. 18 April 1786 §. 1.

Kein Schiffer, der mit Eiſen ankömmt, darf ohne des Eiſenträger-Altermanns ſchriftliche Erlaubniß bey einem dieſer Plätze anlegen, ſelbiger mag ledig ſeyn, oder nicht. Zur Vermeidung aller Unordnung und alles Unterſchleifs, iſt der Altermann verbunden, ein Verzeichniß von denen, die da löſchen, zu halten, worinnen Jahr und Tag, wenn der Schiffer ſich zum Anlegen gemeldet, ſein und des Fahrzeugs Name, die ihm angewieſene Stelle, oder in weſſen Stelle er eintritt, und wie viel er zu löſchen hat, bemerkt iſt. Auch der Inſpektor bey dem ausgehenden Seezoll muß ein ähnliches Verzeichniß von denen, die Ladung einnehmen, halten, worin Jahr und Tag, da der Schiffer ſich gemeldet, ſein und ſeines Fahrzeugs Name, die Stelle auf dem Strom, wo er liegt, wie groß ſeine einzunehmende Ladung iſt, und worin ſie beſteht, aufgeführt wird. In dieſen Büchern wird für die unten gemeldeten Anmerckungen ein breiter Rand gelaſſen.

Ebend. §. 2.

Kein Schiffer darf auf der Seite der offnen See näher an einem dieſer Plätze die Ancker werffen, als in der Länge von vier Schiffen von den bey der Brücke liegenden Fahrzeuge, oder vor dem ſogenannten Anckerplatz, und auf der Seite des Mälar-

Målarſees anderswo, als weſtlich an Wäderbrygga, widrigen Falls er 1 Rthlr. 32 ßl. erlegen muß, und ſchuldig iſt, auf erhaltenen Befehl ſogleich auszulegen.

Ebend. §. 3.

Wann der Schiffer löſchen will, ſo muß er vorher mit einem Boot alle Stauungs-Bretter an Land geſchafft haben, doch nicht auf die Eiſenbrücke, bevor er ſich beym Eiſenträger-Altermann gemeldet, der ſogleich ſeinen Namen nebſt den gemeldeten Umſtänden in dem Buche verzeichnen, und am Rande bemercken muß, welchen Tag er anlegen darf, und wann die Löſchung, nach Verhältniß der Ladung, wohl beendigt ſeyn kann, und er wieder auslegen, und den Platz einem andern überlaſſen muß, welches alles der Altermann auf einem dazu gedrukten und von ihm unterſchriebenen Zettel bemerkt, den er dem Schiffer gegen Erlegung von 2 ßl. zuſtellet. Der Altermann darf nicht zulaſſen, daß jemand auſſer ſeiner Ordnung anlege, noch über die beſtimmte Zeit liegen bleibe, widrigenfalls er an dem, der darunter leidet, 2 Rthlr. erlegen, und dieſer Unordnung auch ſogleich abhelfen muß.

Ebendaſ. §. 4.

Mit denen vom Målarſee zum Löſchen ankommenden Fahrzeugen wird es eben ſo gehalten, ſo daß keines außer der Ordnung löſchen, oder über die beſtimmte Zeit bey der Brücke liegen bleiben darf.

Ebendaſelbſt. §. 5.

Iſt auf der Brücke hinlänglicher Raum zum Ablegen vorhanden, oder iſt ſolcher nicht zu weit auf der Brücke hinauf belegen, ſo muß der Schiffer in acht Arbeitstagen 2800 Schiffpfund Stang oder Bundeiſen, oder 1600 Schiffpfund Meſſingdrath, Kupfer oder Metallarbeit mit Bequemlichkeit löſchen können, welches auf vier und zwanzig Stunden 350 Schiffpfund Eiſen und 200 Schiffpfund Meßingdrath, Kupfer oder Manufakturwaaren ausmacht. Nach dieſer Berechnung und den ſchon gemeldeten Umſtänden muß der Altermann in Gemäßheit des Inhalts der Fracht oder Zollzettel, dem Schiffer in dem ihm zu ertheilenden Zettel die Zeit beſtimmen, binnen welcher er ſeine Ladung gelöſcht haben muß. Löſcht

der

der Schiffer binnen der ihm vorgeſchriebenen Zeit nicht, ſo darf er nicht länger, andern zum Hinderniß, bey der Brücke liegen bleiben, ſondern muß ſogleich auf dem Strom auslegen und warten, bis eine Stelle wieder ledig werde, da er denn von neuen zum Anlegen an der Brücke, zunächſt nach dem zuletzt zum Löſchen gemeldeten Fahrzeuge angezeichnet wird, auch ſich darüber einen neuen Atteſt ertheilen laſſen muß.

Ebendaſ. §. 6.

Beym Löſchen muß der Schiffer dahin ſehen, daß ſeine Leute das Eiſen grade auf einander legen, und nicht in Unordnung oder kreutzweiſe, damit eine Stange die andere nicht binde, und das Aufbringen des Eiſens auf die Waage nicht erſchwert werde.

Ebendaſ. §. 7.

Die Einladung geſchiehet, wie geſagt iſt, auf den Strom, zu welchem Ende die Großhändler achtzehn Ladeböte angeſchafft haben, wovon die größern ungefehr 200, und die kleinern 90 bis 100 Schiffpfund tragen: jedes hat ſeine Nummer von 1 bis 18, und noch ſtuffenweiſe ein gewiſſes Zeichen, welches anzeigt, wie viel Schiffpfund daſſelbe trägt. Dieſe Böte müſſen vom Frühjahr an, da die Schiffarth anfängt, und ſo lange das Jahr über, als Ladungen eingenommen werden können, allezeit zu haben ſeyn, und nach der Ordnung auf dem, nach dem §. 1., dazu beſtimmten Platz bereit liegen. In dieſe Böte kann der Schiffer, und zur Vermeidung alles Auffenthalts, zu jeder Stunde des Tages, das Eiſen durch ſeine eigenen Leute bey der Brücke einladen, und es ſodann zum Fahrzeuge transportiren laſſen, worauf er das Boot zu der Stelle, wo er es genommen, wieder zurückbringen, und dem Aufſeher in demſelben Zuſtande, wie er es bekommen, abliefern muß. Wenn ſolches nicht geſchiehet, und er es entweder nicht zurückliefern kann, oder ſelbiges mit dem, was dazu gehört, während der Zeit durch ſeine oder ſeiner Leute Unachtſamkeit Schaden gelitten hat, ſo iſt er in eine Strafe von 1 Rthlr. 16 ßl. verfallen, auch überdem noch ſchuldig, ehe ihm abzuſegeln verſtattet wird, mit ſeinem Fahrzeuge, nach einer unpartheyiſchen Taxe, im erſtern Fall für

den vollen Werth des Boots, und im zweyten für deſſen Beſchädigung zu haften. Behält der Schiffer eines von den gröſſern Böten über einen Tag und eine Nacht zurück, ſo muß er für dieſe Zeit 1 Rthlr. erlegen; für die zweyten vier und zwanzig Stunden doppelt ſo viel, und für die dritten vier und zwanzig Stunden 4 Rthlr., und ſo weiter immer doppelt für jede vier und zwanzig Stunden, die er über die beſtimmte Zeit mit dem Boote wegbleibt, wenn gleich ſolches auch nicht beſchädigt würde: für die kleinern Böte werden in gleicher Proportion 32 ßl. bezahlt. Alle ſolche Vorfälle muß der Aufſeher über die Böte ſogleich demjenigen Mitgliede des Handelscollegiums, ſo die nähere Aufſicht über die Waage hat, anzeigen: dieſer hat ſogleich zwiſchen dem Aufſeher und Schiffer die Sache zu vermitteln, und ſind ſie damit nicht zufrieden, können ſie die Sache dem Oberſtatthalteramt vortragen, welches ſodann die ſtreitige Frage ordentlich unterſucht und entſcheidet. Um eine gröſſere Geſchwindigkeit beym Einladen, den eigentlichen Zweck dieſer Einrichtung, deſto mehr zu befördern, hat der Altermann denen Schiffern, die nicht mehr als 40 oder 50 Schiffpfund Eiſen oder andere hier aufgerechnete Waaren bedürfen, nachzugeben, daß ſie ſolche, wenn ſie es wollen, mit ihrem eigenen Schiffsboot abholen, doch müſſen ſie gleichwol für jedes Schiffpfund die unter §. 10 feſtgeſetzte Bootabgabe erlegen.

Ebendaſ. §. 8.

Wann der Schiffer Ladung einnehmen will, ſo muß er ſich vorher einen Schein von den Wägern ertheilen laſſen, daß er die ganze Ladung, welche angegeben wird, zu empfangen habe, und daß wenigſtens drey Viertel davon zum Einladen in Bereitſchaft ſeyn: hiemit verfügt er ſich zum Inſpektor beym ausgehenden Seezoll, der auf oben geſagte Weiſe in dem Buche anmerkt, wann er ſich gemeldet, und wie viel er, nach dem vom Wäger erhaltenen Zettel einzunehmen habe, worauf ihm ſogleich in einem beſondern Zettel die Nummer des Ladeboots aufgegeben wird, an welches die Reihe zum Transportiren der Ladung iſt: alles dieſes wird auch ſogleich im Buch und am Rande angezeichnet. Wenigſtens den Tag vor-

vorher, da der Schiffer auf angeführte Weiſe laden will, muß er den vom Brückeninſpektor erhaltenen Zettel beym Eiſenträger-Altermann vorzeigen, worauf dieſer die Zahl der zum Dienſt des Schiffers verordneten Arbeiter nebſt den Namen des Rottmeiſters anzeichnen, und dem Aufſeher über die Landböte zu ſagen, auch ſelbſt dahin ſehen muß, daß der Schiffer ohne Verzug das ihm vom Brückeninſpektor beſtimmte Ladeboot erhalte. Mit dieſem Zettel muß ſich der Schiffer ſogleich, ſowol in der großen als kleinen Wagge melden, da denn die Wäger ſich die darin feſtgeſetzte Zeit zur Nachricht anzeichnen und dahin ſorgen müſſen, daß einem jeden in gleicher Tour und Ordnung, wie beym Laden, auch mit der Waage an Hand gegangen werde. Zum Beweiſe, daß der Zettel zur rechten Zeit vorgewieſen ſey, müſſen die Wäger ihre Namen, nebſt Tag und Stunde der geſchehenen Vorzeige, darunter ſezzen. Der über die Ladeböte verordnete Aufſeher hat das gebrauchte Boot vom Schiffer wieder in Empfang zu nehmen, und dahin zu ſehen, daß ſolches nebſt dem Zubehör in dem Zuſtande, worin es der Schiffer bekam, wieder zurückgeliefert werde: widrigenfalls muß er davon dem über die Waage Aufſicht führenden Mitgliede des Handelscollegiums die Anzeige machen, und dieſer die Deputirten davon benachrichtigen, auch zugleich, wenn es ſich thun läßt, den etwanigen Zwiſt in Güte beylegen.

Ebendaſelbſt §. 9.

Für Theer und Bretter ſind in Stockholm gewiſſe Plätze beſtimmt, wo dieſe Waaren gelöſcht und niedergelegt werden können.

Stockh. Magiſtr. Ordn. v. 5 Auguſt 1643. Lagerſtröm Th. 1, S. 92, 94.

Alle in Lake liegende und packbare Waaren, ſo bey Stockholm ankommen, können an den Stränden und in den Häfen daſelbſt gelöſcht, niedergelegt und umgepackt werden, doch dürfen die Eigner von dergleichen aus der Gegend von Gothenburg und Bohus und von allen fremden Orten ankommenden Waaren nicht mehr als 50 höchſtens 100 Tonnen mit einem male löſchen und aufſtapeln, es ſey denn, daß die Ladung in

größern Partheyen verkauft wird, da denn doch auch kein gröſſerer Poſten als von 4 bis 500 Tonnen mit einem male aufgeſetzt werden darf, welche binnen zwey Tagen weggeführt werden müſſen, bey 5 Rthlr. Strafe für jeden überſchießenden Tag: aber alle dergleichen von Oſt und Weſtbottn, Helſingeland und Norrland, Åland und Roslagen ankommende Waaren können am Hafen bey den Fahrzeugen in kleinern Partien aufgeſetzt werden, bis ſie nach und nach verkauft werden können. Uebrigens haben die Packer ſich bey Verluſt ihres Dienſtes alles Umpackens ſolcher Waaren am Bord, und ehe ſie gelöſcht worden, zu enthalten.

Publicat. des Oberſtatth. Amts v. 5 Aug. 1793.

Franzwein und Brantewein, auſſer dem zur Schiffsproviſion gehörigen, darf bey Confiskation nicht in kleinere Faſtagen, als halben Oxhoften, und Rheinwein und andere feinere Weine nicht in kleinern Faſtagen, als halben Ohmen eingebracht werden, doch ſind ſolche Spaniſche, Portugieſiſche und Ungariſche Weine ausgenommen, die in kleinern Faſtagen eingeführt zu werden pflegen. Sonſt aber, und im Fall jemand Weine auf Bouteillen einkommen laſſen wollte, ſo müſſen ſolche in Faſtagen und Kiſten gepackt, nicht aber los im Fahrzeuge transportirt werden.

Königl. Seezoll-Taxe v. J. 1782. Anm. 3.

Funfzehntes Kapitel.

Von der Verantwortlichkeit des Schiffers für das ihm anvertrauete Gut.

„Alles, ſo man entweder dem Schiffer ſelbſt, oder einem „von ſeinen Schiffsleuten, der etwa dazu von ihm beſtellt „und verodnet worden, überliefert, in das Schiff ladet, „oder auf der Brücke oder an dem Ort, wo das Schiff „beladen wird, niederleget, um eingenommen, übergeführt „und beſtellt zu werden, ſolches alles iſt der Schiffer ſchul-

„ſchuldig, bey wohl überſtandener Reiſe, dem rechten Mann „unbeſchädigt, und im guten Stande zuſtellen zu laſſen, „es ſey denn daß demſelben durch Sturm oder anderes „Unglück, ohne des Schiffers oder ſeiner Leute Verſchulden, „einiger Schade zugeſtoſſen wäre. Thut der Schiffer „ſolches nicht, ſo iſt er verbunden, alles nach dem vollen „Werth zu bezahlen; doch mag man dafür zuerſt den „Schiffer ſelbſt und ſein ganzes Eigenthum angreifen laſſen, „und wenn dieſes nicht hinreichen ſollte, ſolches alsdann „von dem Schiffe ſelbſt und deſſen Geräthſchaft beytreiben. „S. R.

Jeder Schiffer, dem ein Schiff oder Fahrzeug anvertrauet worden, muß ſich mit aller Vorſicht, Fleiß, Treue und Aufrichtigkeit des ihm anvertraueten Schiffs, Volks und Guts annehmen, und was ihm von ſeinen Rehdern billiger Weiſe befohlen worden, beobachten, ſo daß durch Verſäumung, Nachläſſigkeit und Vernachläſſigung ſeiner Pflichten kein Schade auf irgend eine Art entſtehen möge, bey Verantwortung und Strafe, ſo das Geſetz in ſolchen Fällen beſtimmt. Hauptſächlich iſt es ſeine Pflicht, nicht allein ſelbſt das Seerecht und andere die Schwediſche Schiffarth betreffende Verordnungen nebſt dieſem Reglement genau zu beobachten, und auf ſolche Art ſeinen Untergebenen mit einem guten Beyſpiel vorzugehen, ſondern ſelbige auch zu deren Befolgung anzuhalten.

Königl. Kauff. Regl. v. J. 1748. Art. 4. §. 2. MODEES W. Th. 4. S. 2678.

Schiffer, die zwiſchen einheimiſchen Orten fahren, müſſen abliefern, was ſie während der Befrachtung eingeladen haben, ohne ſich unter dem Namen von Uebermaß davon etwas zuzueignen, da denn auch dem Eigener frey ſtehet vom Schiffer Erſetzung zu fordern, im Fall ihm durch ein unerlaubtes Uebermaas oder weil gegen den Inhalt des Frachtzettels etwas an den Waaren fehlet, zu nahe geſchehen ſeyn ſollte.

Königl. Schreib. v. 31 Jan. 1777. u. des Königl. Comm. Colleg. Publ. v. 17 Febr. deſſ. J. MODEES W. Th. 11. S. 7.

Stiehlt ein Schiffer, Fuhrmann oder einer von ihren Leuten das, was ihnen zum Ueberbringen oder Verwahren gegeben worden, ſo ſoll er es wieder erſetzen, und zur Strafe des Diebſtahls den vierdoppelten Werth deſſelben büßen.

Schwed. Geſetzb. Abth. v. d. Verbrechen, Kap. 42. §. 3.

Bey einem zum zweytenmal begangenen ähnlichen Diebſtahl wird die Leibesſtrafe verdoppelt, im Fall der Schuldige nicht zahlen kann.

Königl. Schreib. v. 20 Dec. 1737. JUSLEEN S. 13.

Der Dieb, das Geſtohlne betrage mehr oder weniger als zehn Thlr. S. M., wird zum Erſatz des vierdoppelten Werths ſchuldig erkannt, und im Fall er nicht zahlen kann, die körperliche Strafe darnach berechnet.

Königl. Schreib. v. 17 Jan. 1741. JUSLEEN. S. 72.

Giebt man jemanden Gold, Silber, Geld oder anderes bewegliches Gut in Verwahrung, ſo muß man ſolches in Zeugen Gegenwart thun, oder ſich auch einen Schein darauf geben laſſen.

Schwed. Geſetzb. Abth. v. Handelsſachen Kap. 12. §. 1.

In Verwahrung gegebene und anvertrauete Güter muß man wie ſeine eigene, in Acht nehmen. Geht es durch ſeine Nachläßigkeit oder Schuld verlohren, ſo muß er es vollſtändig erſetzen: geſchieht ſolches aber durch Unglück, ſo iſt er von aller Anſprache frey.

Ebend. §. 2.

Wenn man einem andern verſchloſſene Kaſten, Schränke, oder Packen in Verwahrung giebt, und der Empfänger nicht weiß, was darin enthalten ſey, oder ihm ſolches nicht Stückweiſe dem Gewicht, Maas oder der Zahl nach in die Hände gegeben worden, nachher aber der Niederleger mehr übergeben zu haben behauptet, als er zurückbekömmt; ſo iſt der Empfänger von Anſprache frey, im Fall er alles unerbrochen und unbeſchädigt, wie er es empfangen, abgeliefert. Iſt es aber erbrochen, und fehlt dem Eigner etwas, ſo muß er durch Zeugen oder Eyd erhärten, wie viel er übergeben habe. Kann er dieſes, ſo muß der, ſo das Gut in ſeiner Verwahrung hatte, für allen Schaden ſtehen, oder auch mit Gründen darthun oder ſchwören, daß ſolches nicht durch ſeine Vernachläſſigung

ſigung oder Schuld geſchehen ſey, oder daß er weder darum gewußt, noch Nutzen davon gehabt habe. Wird er aber überführt, ſolches veruntreuet zu haben, ſo wird er als Dieb beſtraft.

Ebendaſ. §. 3.

Verbraucht oder gebraucht einer das ihm anvertrauete Gut ohne des Eigenthümers Willen; ſo muß er eine Strafe von zehn Thlr. erlegen und allen Schaden erſetzen. Wenn einer es verkauft, verpfändet oder ſonſt durchbringt, ſo geht es damit, wie Kap. 11. §. 4. vom Darlehn beſtimmt iſt.

Ebendaſelbſt. § 4.

Haben mehrere jemanden Güter, woran ſie alle Theil haben, in Verwahrung gegeben; ſo mögen ſolche auf Begehren eines derſelben nicht zurück gegeben werden, ſondern dieſer muß dazu von den übrigen allen mit einer Vollmacht verſehen ſeyn; widrigenfalls muß der, ſo das Gut in Verwahrung hatte, und herausgab, einem jeden für ſeinen Antheil verantwortlich ſeyn, und kann ſich an ſeinen Mann halten.

Ebend. §. 5.

Will der Empfänger das Gut nicht länger in ſeiner Verwahrſam behalten; ſo muß er es dem Niederleger anzeigen, daß er es abhole, und ſich dieſes von ihm beſcheinigen laſſen. Holet es der Eigenthümer aber nicht ab, ſo ſteht es auf ſeine Gefahr.

Ebend. §. 6.

Stirbt der Empfänger, ſo müſſen ſeine Erben für das bey ihm niedergelegte Gut verantwortlich ſeyn, und alles vollſtändig zurückliefern.

Ebend. §. 7.

Hat man auf niedergelegtes Gut nothwendige Koſten verwandt, oder Miethe für den Platz, wo es verwahrt worden, bezahlt, ſo muß der Eigenthümer ſolches alles, ehe er das Seinige zurückbekommen, erſtatten.

Ebendaſelbſt. §. 8.

Leugnet einer gegen beſſeres Wiſſen dergleichen niedergelegtes und anvertrauetes Gut empfangen zu haben; ſo muß er

dafür büßen, wie Kap. 11 §. 2 in Betreff eines Darlehns feſtgeſetzt iſt.

Ebendaſelbſt §. 9.

Giebt man jemanden ſein Gut in Verwahrung, nachdem es aus dem Feuer, der See oder aus des Feindes Händen gerettet worden, und er es ableugnet, aber betrügeriſcher Weiſe verborgen zu haben überführt wird, ſo muß er die auf den Diebſtahl gelegten Strafgelder dreydoppelt erlegen.

Ebend. §. 10.

Sechszehntes Kapitel.

Von Verantwortlichkeit der Rehder für den Schiffer.

„Alles was ein Schiffer ſchließt, thut oder verhandelt „in Dingen, die ihm nach ſeinem Amt anvertrauet ſind, „oder ſeyn müſſen, dadurch verbindet er nicht allein ſich, „ſondern auch ſeine Rehder, und ſeine und ihre Erben, ſo „daß ſie kraft dieſer Verbindung nicht allein ſchuldig ſind, „auf jede Klage zu antworten, die ihnen auf ſolche Art „begegnen kann, ſondern auch die Macht und Befugniß „erhalten, diejenigen gerichtlich zu belangen, gegen welche „ſie mit Beſtande Anſprüche machen zu können glauben, „bis alles gerichtlich ſowohl erkannt, als vollzogen worden. „Doch wenn die Rehder das Schiff und deſſen Geräthſchaft abtreten wollen, ſind ſie von fernerer Anſprache „frey, und kann man ihr übriges Eigenthum nicht angreifen, „es ſey denn, daß ſie ſich hiezu ausdrücklich verpflichtet „haben. Eben ſo wenig ſoll jemand den Schiffer und die „Rehder beſonders, einer Sache wegen, in einem Fall „belangen können, ſondern er ſchuldig ſeyn, die Sache mit „dem, den er zuerſt beſprochen, auszuführen, dem die „andern beytreten, und, ſo gut ſie können, behülflich ſeyn „mögen. Was auch in der Sache für einen erkannt iſt,

„muß

„muß für alle erkannt ſeyn: und die Koſten und Aus„gaben, ſo einer in ſolchem Fall macht, müſſen alle tra„gen, und erſtatten, doch ein jeder für ſeinen Antheil. „S. R.

Dritte Abtheilung.
Von der Rehderey.

Erſtes Kapitel.
Vom Schiffbau.

„Wann ſich nun einige vereinigen, und ein Schiff bauen „wollen, ſo ſollen ſie zuförderſt ein gewiſſes Maas und Be„ſteck von deſſelben Anſehen und Größe entwerfen, wie „lang es im Kiel, wie breit in der Mitte, wie hoch über „den Balken und wie tief es verbunden werden ſoll, ſowohl „ſämmtlichen Rehdern ſelbſt, als den Schiffern, denen „die Baute anvertrauet wird, zur Nachricht. (*) Begiebt „es

*) Der Contrakt zu einer Schiffsbaute kann ungefähr ſo abgefaßt werden: Ich A verbinde mich hiemit, auf dem Schifswerft zu — auf Cravel zu bauen, und hienächſt binnen — Monate an B fertig abzuliefern, ein gehörig proportionirtes Brigantin-Schiff, — ſchwere Laſten groß, und in allen Stücken untadelhaft, nach dem von mir unterzeichneten, und von B mit ſeines Namens Unterſchrift genehmigten Riß; zu welcher Schiffsbaute B ſelbſt alle erforderlichen Materialien beſteht: das grobe Holz zu dem Rumpf des Schiffs muß gutes Eichen, und das übrige Eichen oder Fichten ſeyn, wie es B für gut findet. Alles was zur Beilfertigkeit eines

 Schiffs

„es ſich nachher durch des Schiffers Schuld, daß das „Schiff anders gebauet wird, als das Maas entworfen „war, ſo büßt er für jede Laſt, um die es kleiner oder größer „geworden, drey Thaler die zur Hälfte der Stadt, wo das „Schiff gebauet worden, daferne ſie im Reiche belegen, „oder auch wo die mehrſten Rehder wohnen, und zur Hälfte „den armen Seefahrenden ſelbigen Orts zufließen. — „Die Rehder ſind auch ſchuldig, dem Schiffer entweder „in baaren Gelde oder durch gute Wechſel zu ſchaffen ſo „viel, und ſo oft als etwas zum Bau nöthig iſt, nach dem „Antheil, den ein jeder im Schiffe zu haben gedenket, und „ſoll ſodann der Schiffer alles für baar Geld kaufen und „beſtellen, wie es beſtens und getreulichſt geſchehen kann. „S. R.

Mit den in den Kronwaldungen befindlichen und zum Schiffsbau tauglichen Eichen, deren die Admiralität entbehren kann, ſollen die Städte gegen billige Bezahlung und nach gehöriger Anweiſung verſehen werden, ſowohl um neue Schiffe zu bauen, als alte auszubeſſern. Sollten ſolche Eichen nicht hinlänglich in den Kronwaldungen zu haben ſeyn, ſo müſſen die Städte ſich ſolche aus Privat-Waldungen zu erhandeln ſuchen.
Königl. Reſol. auf der Städte Beſchwerden v. 13 July 1719. §. 7. MODEES W. Th. 1. S. 115.

In Betreff der Aushandlungen zum Dienſt der Krone, wofür die Admiralitäten oder andern Behörden zu ſorgen haben

---

Schiffs gehört, wird hierunter verſtanden, ohne Unterſchied, ob es A ſelbſt verrichtet, oder durch ſeine Leute, oder durch andere Handwerker, als Schmiede, Bildhauer, Tiſchler, Mahler u. ſ. w. verfertigen läßt: doch ſind die Schiffs-Anker ausgenommen. In einem für allen iſt eine Summe, groß   Rthlr. bedungen, wovon ich B an A zu bezahlen verſpreche: Ein Dittel beym Anfang der Schiffsbaute, das zweyte Drittel, wann das Gebälke fertig geworden, und das dritte Drittel, wann das Schiff vom Stapel gelaufen iſt. Zu mehrerer Gewißheit ſind von dieſem Contrakt zwey gleichlautende Exemplare ausgefertigt, und in Gegenwart untengenannter Zeugen eigenhändig unterſchrieben worden.

—— d. —— 179—

ben, (doch daß der Städte allgemeine und beſondere Privilegien dabey beobachtet werden) ſind an das Admiralitäts-Collegium, das Admiralitäts-General-Commiſſariat und Staats-Comtoir Königl. Schreiben dahin ergangen, daß die Behörden zu rechter Zeit bey Jahres Anfang unterrichtet werden, was an Maſten, Balken, Zimmerholz und Brettern, ihrer Qualität und Quantität nach das Jahr über erforderlich ſey, und daß hienächſt zu deren Ankauf nach einer gewiſſen feſtgeſetzten Methode die Contrakte abgeſchloſſen und befolgt werden. Sollten aber die Zeitumſtände ein Verbot zum Beſten der Krone nöthig machen, ſo ſollen deswegen doch keine Fahrzeuge gehindert oder aufgehalten werden, die vor dem Verbot entweder befrachtet, oder bey dem Ort, wo die Ladung geſchehen ſoll, angekommen, oder ſchon beladen ſind; dergleichen Verbote auch auf eine gewiſſe kurze Zeit eingeſchränkt, und nicht auf längere Zeit ausgedehnt werden, als zu einer ſchleunigen Aufhandlung nöthig iſt, ſo wie denn auch, wenn dem abgeſchloſſenen Handel und Contrakt nicht genau nachgelebt wird, den Eigenthümern bey Ablauf des verabredeten Termins die freye Diſpoſition und Verſchiffung ihrer Waaren nachgegeben wird.

Königl. Reſol. auf der Städte Beſchwerden vom 16 Octbr. 1723. §. 38. MODEES W. Th. 1. S. 460.

Wann eine Stadt aus einer nahe gelegenen Hölzung Bäume zu Schiffsholz zu haben wünſcht, und ſich deshalb beym Landshauptmann meldet, dieſer es auch dem Commerzcollegium angezeiget hat, welches ſogleich die Admiralitäten, Fortification, Artillerie, und das Bergscollegium davon unterrichtet, und dieſe dergleichen Bäume nicht gebrauchen können oder wollen; ſo wird es der Stadt nachgegeben, nach einer vom Landeshauptmann, oder dem von ihm dazu Verordneten, und den behörigen Forſtbedienten, geſchehenen Auswahl fällen zu laſſen, was zum Schiffsbau tauglich iſt, welches nach einer von der Behörde feſtgeſetzten Taxe bezahlt wird. Der Landshauptmann hat aber ernſtlich dahin zu ſehen, daß hierunter kein Unterſchleif und keine ſchädliche Holzfällung verübt werde.

Königl. Reſol. auf der Städte Beſchw. v. 12. July 1731. §. 8. MODEES W. Th. 2. S. 898.

Die Städte haben ſich nach der Holzordnung zu richten, welche, ſo wie mehrere Reſolutionen und Verordnungen, hinlänglich angiebt, wie bey dem Schiffsbauholz, Kohlenſchweelen und dem Holzfällen zum Behuf der Schiffsbauten der Städte und Unterthanen verfahren werden ſolle.

Königl. Reſol. auf der Städte Beſchw. v. 12 Decbr. 1734. §. 43. MODEES W. Th. 2. S. 1201.

Es dürfen bey geſetzlicher Strafe auf den Kronländereyen ohne des Landshauptmanns Einwilligung, noch auf den Erbzins-Hufen ohne zuvor der Krone den Vorkauf anzubieten, keine Maſtbäume noch Maſtſtängen gehauen werden: ſolten aber ſolche Bäume nach der darüber beym Landshauptmann und der Admiralität eingereichten Beſchreibung zum Dienſt der Krone nicht brauchbar befunden werden, ſo ſollen ſie doch nicht überreif werden und veralten, ſondern ſechs Monate nach dem vom Landshauptmann darüber an das Admiralitäts-Collegium erſtatteten Bericht, nach geſchehener Stempelung an den Meiſtbietenden verkauft werden, da denn vorher dazu der Termin bekannt gemacht, und die nächſt umherliegenden Privat-Schiffs-Rehdereyen davon benachrichtigt worden. Von dem gelöſeten Gelde bekömmt der Bewohner des Kronguts die eine Hälfte, und die andere wird zur Einrichtung und Beförderung der Pflanzgehege verwandt: auf den Erbzins-Hufen aber fällt dieſe Einnahme ganz dem Beſitzer zu.

Königl. Verordn. v. 5 April 1739. §. 16. MODEES W. Th. 2. S. 1446.

Es iſt auch bis weiter nachgegeben, daß, wenn jemand von der Kaufmannſchaft in der Provinz beym Landshauptmann um die Erlaubniß, Eichen zu Klappholz und Pipenſtäben zu fällen, anhält, dazu die ſchon vollreifen, mithin der Verfaulung ausgeſetzten, auch zum Schiffsbau und zur Artillerie nicht brauchbaren Eichen von den Forſtbedienten angewieſen werden können, ſo wie denn auch in den Provinzen und Berggegenden, von woher das Eichenholz nur in kleinen Stücken, und nicht in großen Bäumen zur See zu transportiren möglich iſt, auch ſolche Eichen gehauen und ausgeſchifft werden können, die ſonſt wohl zum Schiffsbau tauglich wären. Diejenigen, denen eine ſolche Eichenfällung erlaubt worden, haben ſolche möglicher

Weiſe

Weiſe in der Zeit zu verrichten, da die Eichenrinde für die Gerbereyen am brauchbarſten iſt. Uebrigens haben die Landshauptleute dahin zu ſehen, daß kein Mißbrauch hiebey vorfalle, auch bey Jahres Schluß den Admiralitäts- und Commerz-Collegien anzuzeigen, wie viel Eichen, und wo ſolche verkauft worden, damit, wenn Misbrauch und zu ſtarke Ausfuhr vermerkt wird, dem Uebel zu rechten Zeit vorgebeugt werden könne. An ſolchen Orten aber, von woher der Transport des Eichenholzes thunlich iſt, wird es mit dem zum Schiffbau tauglichen Eichenholze, wenn ſolches von Kaufleuten geſucht wird, nach dem §. 8. der Reſolution von 1731 gehalten.

Königl. Reſolut. auf der Städte Beſchw. v. 12 April 1739. §. 29. Modees W. Th. 2. S. 1458.

Eichenbauholz mag gegen den gewöhnlichen Zoll nach den Städten gebracht und dort verkauft werden, wenn beym Zoll durch einen Atteſt beſcheinigt wird, daß ſolches von adelichen Gütern, und mit des Edelmanns Wiſſen komme, und wann die Admiralität Eichenbauholz bedarf, muß das Admiralitäts-Collegium ſolches von den Kanzeln auf dem Lande bekannt machen laſſen, da denn derjenige, ſo auf ſeinem adelichen Gute Eichen zu verkaufen hat, ſolche der Admiralität anbieten und mit ſelbiger um den Preis handeln kann, weil nach den adelichen Privilegien der Beſitzer adelicher Güter ſeine Eichen verkaufen kann, an wen er will.

Königl. Reſol. auf der Städte Beſchw. v. 19 Januar 1757. §. 8. Modees W. Th. 6. S. 4536. Vergl. Adel. Privil., Modees W. Th. 1. S. 473.

In den Gegenden, wo Zugang an Eichen iſt, die weder für die Admiralität noch Artillerie und Fortification brauchbar ſind, muß ſich der Landshauptmann jährlich vom Forſt-Staat Bericht abſtatten laſſen, ob und wie viel Eichen ohne Schaden verkauft werden können, welches er ſodann, nachdem er das Admiralitäts-Collegium oder die nächſte Admiralität, ſo wie auch das Commerzkollegium davon benachrichtigt und deren Genehmigung eingeholt hat, von den Kanzeln und in den Zeitungen zwey Monate vorher bekannt machen läßt. Auf ſolcher Auction werden ſodann die Eichen entweder Stückweiſe, oder auch nach Schocken der daraus zu verfertigenden Pipen-Orshöft-

höft- und Tonnen-Stäbe verkauft, wie es der Landshauptmann für das Beſte findet. Der erſte Both auf jede Eiche iſt 1 Th. S. M. oder auch noch mehr, nach Beſchaffenheit und der Lage des Waldes und der Begehrlichkeit des Holzes, aber nicht geringer, es ſey denn, daß beſondere Anleitung dazu wäre. Die Bezahlung dafür wird nach Ausweiſung des Auctionsprotocolls in die Landrenterey abgeliefert. Findet der Landshauptmann am gerathenſten, daß der Verkauf Schockweiſe geſchehe, da denn vier Schock auf einen ſogenannten Ring gerechnet werden, ſo iſt der erſte Both auf einen ſolchen Ring Pipenſtäbe vier Th. S. M., Oxhöftſtäbe drey Thlr. S. M., und Bodenſtücke und Tonnenſtäbe zwey Th. S. M. Um genau zu wiſſen, wie viele ſogenannte Ringe und wie viel Bauholz und Planken verkauft worden, müſſen der Holzwärter und der Käufer, jeder für ſich, beym Landshauptmann darüber die Verzeichniſſe einreichen, die ſodann mit einander, auch mit der nachher von der Zollkammer darüber eingegangenen Nachricht verglichen werden, wonächſt denn, nach befundener Richtigkeit, die Bezahlung eingefordert wird. Wann der Landshaptmann obengeſagter Maaßen ſiehet, daß eine Auction angeſtellt werden könne, ſo muß er denjenigen, der etwa zum Kauffarthey-Schiffsbau, oder zu Pipen-Oxhoft oder Tonnen-Stäben eine Holzanweiſung begehrt, auf die bevorſtehende Auction verweiſen, da denn ſein Geſuch, wenn es Aufſchub leidet, bis dahin ruhet. Den Forſt- und andern Königl. Bedienten zuſammen wird von den durch dergleichen Verkauf an Privatperſonen einfließenden Gelde der zehnte Pfennig beſtanden. Wann nöthig befunden wird, daß ein Admiralitäts-Officier dabey gegenwärtig ſey, ſo hat auch der Verordnungsmäßig gehörigen Vorſpann und Traktamente zu genießen, oder wenn blos ein Werftequartiersmann (eine Art Bevollmächtigter des Schiffsbaumeiſters) dabey erforderlich iſt, ſo hat er täglich 1 Th. 8 Oere S. M. und ein Pferd, welches alles von dem aus dem Verkauf einfließenden Mitteln berichtigt wird.

Königl. Verordn. v. 10 Januar 1746. §. 2. MODEES W. Th. 3. S. 2254.

Eichen,

Eichen, ſo zu Klappholz oder Faß- und Pipen-Stäben angewieſen ſind, dürfen zur Verhinderung alles Unterſchleifs nicht zu andern Materialien verwandelt werden, es ſey denn, daß der Landshauptmann darin willige. Eben ſo wenig darf derjenige, dem zum Hausbau oder einem andern Hausbedarf Eichen angewieſen ſind, Handel damit treiben, oder ſelbige an einen andern veräußern oder vertauſchen, und zwar bei Confiskation der Waare und der auf unerlaubte Eichenfällung geſetzten Strafe.

Ebendaſelbſt §. 3.

Von allen Eichen, die in Königl. Waldungen oder auf Königl. Grund und Boden an ſolchen Stellen, die der Admiralität bequem liegen, wo doch gewöhnlich kein Holz zu Kauffartheiſchiffen bewilligt wird, zu einem andern Behuf, als Privat-Schiffbau angeſchlagen werden, muß das Zweig-Holz, wenn es zu Knieholz oder andern Schiffbauholz ſtark genug iſt, der Krone vorbehalten bleiben. Wer dergleichen, zu beſagten Behuf brauchbares Zweigholz verdirbt, oder es verkauft, wird mit der auf die unerlaubte Eichenfällung geſetzten Strafe belegt. Findet die Admiralität es nicht gerathen, dergleichen Holz für die Krone zu behalten, ſo hat ſie ſolches dem Landshauptmann anzuzeigen, und dieſer ſodann nach den Umſtänden zu ermäßigen, in wie ferne er durch den öffentlichen Verkauf oder auf irgend eine andere Art der Krone damit einen Nutzen ſchaffen könne.

Ebendaſ. §. 5.

In den Landshauptmannſchaften, wo die Eichenwälder der Admiralität bequem liegen, als in den Landshauptmannſchaften Stockholm, Kronoberg, Oſtgothland, Südermannland, Elfsborg, Calmar, Gothland, Malmö, Chriſtianſtadt, Bleking, Halland, Gothenburg und Bohus, und in den Waldungen um den Mälarſee, oder andern, wo das Admiralitäts-Collegium es für den Dienſt des Reichs nöthig findet, ſoll alles Eichenholz, ſo bey den Zöllen ankömmt, oder unter Weges, oder auf der Laſtadie und Bauſtelle, oder auf den Werften außerhalb der Stadt gefunden, und nicht mit einem gehörigen Atteſt nachgewieſen werden kann, woher es geholt worden, und wem es

gehö-

gehöre, in Gemäsheit des Königl. Schreibens vom 11 Nov. 1693, ſo wie jede andere unverpaßte Waare, es gehöre wem es wolle, confiscirt, auch ferner noch unterſucht werden, ob es unerlaubterweiſe in einer Königl. Waldung oder auf Königl. Grund und Boden gehauen worden, und im Fall dieſes, der Schuldige noch beſonders dafür angeſehen werden.

Ebend. §. 8. Vergl. Königl. Verordn. v. 30 Nov. 1773. MODEES W. Th. 10. S. 227.

Ein ſolcher Atteſt muß enthalten, in welchem Diſtrikt, Kirchſpiel, Waldung oder Feldmark dergleichen Eichen gehauen worden, wie viel es an der Zahl, und zu welchen Materiale ſie bearbeitet, auch von welchem Maaß, wenigſtens die größern, ſind, und wohin ſie gebracht werden ſollen. Hat ein Edelmann für eigene Rechnung und auf ſeinen eigenen Grund und Boden Eichen und Schifsholz fällen, oder zu einem andern Behuf verarbeiten laſſen, ſo er ſelbſt nach und nach verkauft; ſo darf in dem Atteſt nicht gerade die Anzahl der Eichen, und wie viel daraus verfertigt worden, angeführt ſeyn, nur müſſen keine von den übrigen Umſtänden weggelaſſen ſeyn. Ueber dasjenige, ſo nach gepflogener Communication mit dem Landshauptmann des Orts, für Rechnung der Krone gehauen wird, muß derjenige, ſo die Fällung und Fortſchaffung zu beſorgen hat, den Atteſt ausſtellen, ſo wie er auch ſowohl der Admiralität, als dem behörigen Landshauptmann ein von ihm und den Forſtbedienten unterſchriebenes Verzeichniß von der Anzahl der gefällten Eichen, und was daraus zugehauen worden, einzuſenden hat. Wenn in Gemäsheit der

Reſolutionen auf der Städte Beſchwerden vom 12 July 1731. §. 8. und 12 April 1739. §. 29.

für die Handelnden in den Städten zu Schiffsbauholz, Klappholz und Pipenſtäben, oder zum Behuf öffentlicher Einrichtungen Holz gehauen wird, ſo muß der Atteſt von den Forſtbedienten ausgeſtellt, auch das Holz mit dem Kronhammer gezeichnet werden. Wenn ein Edelmann Holz aus ſeinen Waldungen veräußert, da er denn doch vorher nach der

Verordnung vom 1 Juny 1728.

ſolches der Admiralität oder dem nächſten Admiralitäts-Commiſſariat angeboten, und die ſchriftliche Antwort erhalten haben

muß,

muß, daß die Krone deſſen nicht bedürftig ſey, ſo muß er den Käufer mit dem behörigen, von ihm unterſchriebenen und beſiegelten Atteſt verſehen, auch das Holz, Stäbe ausgenommen, als welche Schockweiſe verkauft werden, mit ſeinem im Atteſt erwähnten Hammer oder Stempel, Stückweiſe an einer oder mehreren Stellen gezeichnet werden, ſo daß ſolches Zeichen während des Transports nicht ausgehen könne, indem dieſer Vorwand beym Zoll von der Anſprache nicht befreiet. Dieſen Atteſt müſſen die Zollbedienten, wann das Holz beim Zoll ankömmt, abfordern, und darnach daſſelbe in Augenſchein nehmen, auch bei den Fuhrleuten nachfragen, woher es komme, um zu wiſſen, ob ihre Auſſage auch mit dem Atteſt übereinſtimme. Sollte die Quantität zu groß ſeyn, als daß ſie mit einemmale transportirt werden könnte, ſo muß der Atteſt bei dem erſten Transport auf der Zollkammer vorgewieſen, und dort niedergelegt werden, da denn bey dem folgenden beſondern Fuhrzettel, mit Berufung auf den erſtern Atteſt, ohne ein anderes Verzeichniß, als das der Fuderzahl vorzuweiſen ſind: der Zollbediente muß aber, ſobald die Transporte ankommen, auf dem Atteſt bemerken, wie viel von dem darin aufgeführten Holz mit jedem Transport angekommen, und aus wie vielen Fudern der Transport beſtanden, auch die Nummer des Zollſpecials und das Datum, unter welchem das Holz verzollt worden, mit aufzeichnen. Werden die Atteſte und Fuhrzettel in Anſpruch genommen, ſo iſt der Ausſteller nach den Geſetzen und der Holz-Ordnung dafür verantwortlich. Bey Ankunft ſolcher Holztransporte am Zoll muß allemal, oder wenigſtens ſo oft es die Geſchäfte erlauben, jemand zu demjenigen gehen, der das Holz der Angabe nach empfangen ſoll, um zu erfahren, ob ſich ſolches wirklich ſo verhalte, da denn widrigenfalls das Holz angehalten wird, und wenn ſich bey näherer Unterſuchung nicht etwa ein Irrthum, ſondern überdachter Betrug hervorgiebt, daſſelbe confiſcirt wird. Da auch zuweilen unerlaubter Weiſe gefälltes Eichenholz, Klappholz und Pipenſtäbe irgendwo verwahrt werden dürften, um ſie von daher heimlich einzupraktiſiren; ſo müſſen Zollbediente und

andere Behörden dergleichen Stellen häufig viſitiren, damit ſolcher Unfug gehindert und entdeckt werde: Der Landshauptmann hat auch dahin zu ſehen, daß ſolche Unterſuchungen nicht unterbleiben, wobey denn auch die Behörden dieſelbe Freyheit und Sicherheit zu genießen haben, die ihnen nach den Königl. Verordnungen zur Hemmung der Zollbetrügereyen zukömmt.

Ebendaſ. §. 9.

In den Gegenden, wo Schiffe und Fahrzeuge außerhalb der Städte gebauet werden, und das Eichenholz keinen Zoll paſſirt, muß der Landshauptmann durch die Forſtbedienten und Strandreiter genau dahin ſehen laſſen, daß keine eigenmächtigen Holzfällungen auf Königl. Grund und Boden verübt werden: es müſſen daher auch diejenigen, welche bauen laſſen, auf der Admiralität oder des Landshauptmanns Erfordern, mit oben erwähnten Atteſten darthun, woher ſie ihr Holz bekommen haben: zu mehrerer Sicherheit liegt auch den Werfte-Intereſſenten ob, jedesmal wann ſie mit einem Edelmann einen Holzhandel ſchließen, eine vidimirte Abſchrift von dem darüber errichteten Contract beym Landshauptmann einzureichen, der ſolchen ſodann den Forſtbedienten und Strandreitern mittheilet, und ihnen aufgiebt, auf die Ankunft des Holzes zum Werft- oder Bauplatz genau Acht zu geben, hauptſächlich wenn eine größere Quantität gebracht wird, auch dahin zu ſehen, daß die oben §§. 8 und 9 vorgeſchriebenen Atteſte vorgewieſen werden, da denn, wenn nicht alles richtig befunden wird, ohne Aufſchub und Schonung nach den angeführten §§. verfahren wird. Was dasjenige Bauholz betrift, ſo für die Privatwerften in Stockholm erhandelt wird, ſo hat der Landshauptmann, in deſſen Landshauptmannſchaft ſolches gefället wird, dem Oberſtatthalter davon die Anzeige zu machen, damit dieſer die nöthige Aufmerkſamkeit, wie oben erwähnt worden, darauf wenden könne, ſo wie er auch bey Jahresſchluß an Sr. Königl. Maytt. von den geſchehenen Beſchlägen, und wie ſolche abgemacht worden, Bericht zu erſtatten hat.

Ebendaſ. §. 11.

Da

Da die in hiebevorigen Verordnungen auf unerlaubte Eichenfällung und andere Beſchädigung derſelben geſetzte Strafen nicht hinreichend geweſen ſind, die Holtzungen vor Gewaltthätigkeiten zu ſichern, ſo ſoll hinführo derjenige, ſo auf Königl. Grund und Boden unerlaubter Weiſe Eichen fället, oder die ihm angewieſene beſtimmte Anzahl überſchreitet, auſſer dem was das gemeine Recht, Abth. v. Bauweſen, Kap. 10, vorſchreibt, das erſte mal 20 Thlr. S. M. für jede Eiche erlegen, welches Strafgeld den Angeber zufließt. Das zweyte mal muß er doppelt ſo viel bezahlen, und im Fall er ſo viel nicht aufbringen kann, nach dem Schwed. Geſetz, Abtheil. von den Strafen, mit dem Körper büßen. Wird ein Kronbauer zum dritten mal betroffen, ſo verliert er ſeine Wohn- und Erbzinsgerechtigkeit: iſt es ſonſt einer, ſo werden die Strafgelder verdoppelt.

Ebendaſelbſt §. 13.

Maſtbäume dürfen auf Königl. Grund und Boden ohne des Kronbeamten Erlaubniß nicht gehauen werden, widrigenfalls deren Werth und eine Strafe von 50 Rthlr. erlegt werden muß. Finden ſich Maſtbäume auf Erbzinsgütern, ſo dürfen ſie bey gleicher Strafe auch nicht gehauen oder verkauft werden, bevor ſie der Krone angeboten worden.

Schwed. Geſetzb. Abth. v. Bauweſen Kap. 10. §. 3.

Nachdem Sr. Königl. Maytt. durch die Verordnung vom 21 Febr. 1789, in Betreff des Verkaufs der Kronhöfe zu Erbzins und der damit verknüpften Vortheile und Bedingungen, den Erbzinsleuten eben das ungeſtörte Beſitz- und Gebrauchsrecht über ihre Holzungen beygelegt haben, ſo den Edelleuten nach den Privilegien, Geſetzen und Verordnungen, über ihre adelichen Höfe zuſtehet, doch mit Ausnahme der zum Behuf der Krone dienlichen Eichen, Buchen und Maſtbäume; Sr. Maytt. auch, theils um eine bey manchen Gelegenheiten nützliche Kenntniß von dem Zuſtande der Eichen- und Buchen-Wälder und dem daraus zu erwartenden Vorrath zu haben, theils um die Erbzinsleute zum Genuß des mit oben angeführter Verordnung übereinſtimmenden Gebrauchsrechts der zum Dienſt der Krone entbehrlichen Eichen

Buchen gelangen zu laſſen, verordnet haben, daß alle auf Erbzins- und Kron-Feldern befindliche Eichen, Buchen und Maſtbäume auf Koſten der Krone beſichtiget und die zum Dienſt der Krone nützlich befundenen gehörig geſtempelt, auch inventirt werden; ſo iſt unter andern dabey zu merken, daß mit dem dazu beſtimmten Hammer für Rechnung der Krone alle Eichen geſtempelt werden, ſie mögen gewachſen ſeyn, wie ſie wollen, nur müſſen ſie friſche Zweige und Wipfel und keine Froſtborſten haben, auch übrigens ſo groß ſeyn, daß ſie ſowol für die große als kleine Flotte brauchbar ſind.

Königl. Inſtruct. für die Behörden, betreff. die Beſichtigung und Invent. der Eichen, Buchen und Maſtbäume auf den Kron- und Erbzinshöfen v. 30 Mart. 1791. §. 2.

Büchen werden nur geſtempelt, wenn ſie zu Kielen und Sägeblöcken tauglich ſind, mithin grade und gleichgebogen, ohne Zweige und feſt ſeyn, wenigſtens 32 Fuß bis zum nächſten Zweige und dort 18 Zoll im Durchmeſſer haben müſſen. Bäume, die zwar noch nicht ſo groß, aber doch von der Beſchaffenheit ſind, daß mit der Zeit zu obigem Behuf brauchbar werden können, welches hauptſächlich mit denen der Fall ſeyn dürfte, die in Niedrigungen ſtehen, und durch andere Hölzung oder umliegende Höhen vor Sturmwind geſchützt ſind, müſſen auch geſtempelt, gezählt und in der Tabelle aufgezeichnet werden. Sollten aber ſolche Buchen in einem Walde ſo häufig ſeyn, daß ſie mit Gewißheit nicht gezählt und geſtempelt werden könnten, ſo muß ſolcher Wald in ſeinem Umkreiſe durch Stempelung der äuſſerſten Bäume abgemerkt und vor aller Privatfällung befriedigt werden, welches alles auch in der Tabelle und dem Bericht mit angeführt werden muß.

Ebend. §. 5.

In den Fichtenwäldern müſſen alle großen und zum Maſt tauglichen Bäume, Maſtſtangen, und was dazu einſt brauchbar werden kann, aufgeſucht werden. Zu der erſten Sorte werden alle diejenigen gerechnet, die in der Länge bis zum erſten Zweige, oder da wo die Krone anfängt, 50 Fuß, in der Dicke am großen Ende, 6 Fuß von der Wurzel, 24

Zoll

im Durchmeſſer, und am kleinen Ende 15 Zoll und darüber haben, auch frey vom Schwamm, und übrigens grade oder gleichgebogen ſind. Alle dieſe werden unten am Stamm geſtempelt, nachdem die gröbere Rinde abgehauen worden, ohne doch die untere und feinere mit wegzunehmen, auf welche der Stempel geſetzt wird. Für ſolche die mit der Zeit brauchbar werden dürften, werden diejenigen angeſehen, die am Stamm 9 Zoll im Durchmeſſer und 30 Fuß in der Länge bis an die Krone, auch eine grüne und feine Rinde haben, und grade und gleichgebogen ſind, auch keine trockne Zweige am Stamm haben. Hauptſächlich muß man ſie in Niedrigungen und zwiſchen umliegenden Waldungen und Anhöhen ſuchen, wo ſie im Schutz gegen Unwetter am beſten fortkommen, ſie werden nicht geſtempelt, ſondern nach der ungefähren Anzahl in der Tabelle aufgenommen, auch das Revier, wo ſie ſtehen, an den in der Runde umſtehenden Bäumen mit dem Kronhammer gezeichnet, wie ſchon §. 5 geſagt iſt.

Ebend. §. 6.

Zum Behuf der Kriegsflotte müſſen die kleinſten Maſtbäume 20 Fuß in der Länge, am großen Ende, 12 Fuß von der Wurzel, 24 Zoll in der Dicke, und am kleinern Ende 16 Zoll haben, ſie müſſen ohne Fäulniß und ſchadhaften Aeſten auch gerade ſeyn, eine kleine Bucht oben am Baum ſchadet nicht, wenn ſie nur nicht zweybuchtig ſind.

Königl. Admiral-Coll. v. 10 Oct. 1746. §. 1. MODEES W. Th. 3. S. 2359.

Zu Maſtſtangen ſind ſie tauglich, wenn ſie wenigſtens 60 Fuß in der Länge, und am großen Ende 16 Zoll, und am kleinern 11 Zoll und darüber haben, auch übrigens ſo beſchaffen ſind, als im vorhergehenden Punkt gemeldet iſt.

Ebend. §. 2.

Kleinere und jüngere Bäume, ohne Rückſicht auf ihre Länge, wenn ſie nur frey von Fäulniß und Borſten, auch von guter Art und gerade ſind, auch nicht viele und große Aeſte haben, (doch ſchadet es nicht, wenn ſie aber am Wipfel ein wenig äſtig ſind) können mit der Zeit zu großen

Maſtbäumen und Maſtſtängen brauchbar werden, daher ſie denn in Acht genommen und befriediget werden müſſen.

Ebendaſ. §. 3.

Bäume, die zu Maſten und Maſtſtängen nicht lang genug ſind, ſondern etwa nur 50, oder einige Fuß darüber enthalten, doch aber ohngefähr die dazu erforderliche Dicke haben, ſind auch brauchbar, und können zu Bogſpriet und andern Rundholz verwandt werden.

Ebendaſelbſt. § 4.

Gleichgebogene Bäume können zu Schiffsbalken dienen, wenn ſie am kleinen Ende von 10 bis 14 Zoll und darüber im Viereck zugehauen werden können, und 10 bis 12 Ell. lang ſind. Kleine Aeſte daran ſchaden nicht, doch müſſen es nicht zu viel noch zu große, noch weniger verfaulte oder ſogenannte Kronäſte ſeyn.

Ebendaſelbſt. §. 5.

Fichtenpfähle werden angenommen, wenn ſie von 30 bis 70 Fuß Länge, und am kleinen Ende von 7, 8 bis 11 Zoll Dicke ſind, auch ſchadet es nicht, wenn ſie etwas äſtig ſind, nur müſſen ſie frey von Fäulniß und gerade ſeyn.

Ebend. §. 6.

Völlig reiffe Bäume ſind zum Verbrauch die beſten, beſonders muß auf dieſe Eigenſchaft geſehen werden, wenn ſie zu Maſten- und Schiffsrundholz beſtimmt ſind. Die Reiffe der Bäume hängt von deren Alter, Erdreich und Lage ab, und iſt bey einer Anweiſung und Fällung auf das beſtmöglichſte zu erforſchen, auch dürffen keine andere, als reife, für die Admiralität zum Fällen angewieſen werden, ſo daß die übrigen ungeſtöhrt zur Reiſe kommen können, ſo wie denn auch die Wintermonate für die beſte Wadel- und Fällungszeit des Rundholzes gehalten werden.

Ebendaſ. §. 10.

In Betreff der Beil- und Bolfertigkeit der Kauffartheyſchiffe kann verglichen werden

Das Königl. Reglement wegen deſſen, was zur Bil- und Bol-Fertigkeit Königlicher Schiffe, Fahrzeuge und Galeeren zu rechnen iſt: dat. 10 Dec. 1756. MODEES W. Th. 6, S. 4188-4195.

In

In Anſehung der Bauart Schwediſcher Kauffarthey-ſchiffe iſt beym Verzollen der Waaren eine Verſchiedenheit feſtgeſetzt, ſo daß beym Ausgehen und Einkommen alle größere und kleinere innerhalb des Reichs Schweden auf Kravel ge-bauete, und beweislich Schwediſchen Unterthanen zugheörige auch mit des Commerzcollegiums Freibrief *) verſehenen Fahrzeuge die ganze Freiheit genießen. Hiernach wird der in den Seezolltaxen feſtgeſetzte Zoll für alle, mit ſolchen Fahr-zeugen, einkommende und ausgehende Waaren berechnet, ohne Rück-

---

*) Ein ſolcher Freibrief lautet folgendermaßen. Wir NN, Präſi-ſident, und Commerzräthe auch Aſſeſſores thun kund: Nachdem Sr. Königl. Maytt. Unterthanen, NN, NN, bei uns ange-zeigt, daß das Schiff genannt, von ſchweren Laſten groß, bey von Eichen (Föhren) auf Kravel gebauet ſey, und nun von dem Schiffer und Bürger in NN geführt werden, auch um einen behörigen Freiheitsbrief darauf angehalten haben; dem-nach und weil benannte Rehder unter der Pflicht der Treue, womit ſie Sr. Königl. Maytt. verwandt ſind, eydlich verſichert haben, daß dieſes Schiff ihnen allein gehöre, und daß kein Frem-der oder Auswärtiger Theil daran habe, wird benannten Rehdern auf dieſes ihr Schiff die ganze Freyheit ſowol für ausgehende, als einkommende Waaren, wie ſolches Sr. Königl. Maytt. gnä-digſt erneuerte Seezolltaxen vom 23 Sept. und 6 Juny 1782 wei-ter vermelden, kraſt dieſes unſers offnen Briefes beygelegt, und vergönnt, wornach ſich alle, die es angeht, beſonders die Bedien-ten beym großen Seezoll zu richten, und mehrbemeldeten Reh-dern, dieſem zuwider auf keine Weiſe Behinderung und Auffent-halt in den Weg zu legen haben. Zu mehrerer Gewißheit haben Wir dieſes mit des Königl. und Reichscommerzcollegii gewöhnli-chen Inſiegel, und Unſerer eigenhändigen Unterſchrift bekräftigen wollen. Stockh. d. 17.

(L. S.)

NN, NN, NN, NN,

Rückſicht auf den Ort der Einladung, ſo weit nicht ein anderes in der Taxe verordnet iſt.

Königl. Seezoll-Taxen für ein- und ausgehende Waaren v. J. 1782. Anm. 1.

Schwediſch-Pommerſche und Wismarſche, auf Kravel gebauete, und mit einem Freybrief vom Commercollegium verſehene Fahrzeuge haben auch die ganze Freyheit für alle einheimiſchen Waaren zu genießen, die ſie vom Hauſe hier einbringen: aber für Waaren von fremden Orten wird der ganz freye Zoll um 15 pro Cent vermehrt, und für die, ſo ſie ausführen, um 20 pro Cent.

Ebendaſ. Anm. 2.

Auch müſſen Schwediſche Schiffe in Pommern und Wismar mit Laſt- und Hafengeldern, und dergleichen Ungeldern mehr, nicht höher beſchweret werden, als Pommerſche und Wismarſche Schiffe in Schweden.

Königl. Schreib. an das Gen. Zoll-Direct. v. 5 May 1766. MODEES W. Th. 9. S. 651.

Für alle mit Schwediſchen halben oder ganzen Klink-Fahrzeugen oder auch mit fremden Fahrzeugen, einkommende Waaren ſoll der ganz freye Zoll um 40 pro Cent erhöhet werden, und für die ausgehenden um 50 pro Cent, im Fall der verhöhete Zoll in der Taxe nicht beſonders feſtgeſetzt iſt.

Königl. Seezoll-Taxen v. 1782. Anm. 3.

Wenn Waaren, die nach der Taxe nicht höher als mit 12 ßl. von 100 Rthlr. Werth belegt ſind, mit Schwediſch-Pommerſchen, Wismarſchen, oder mit Klinck und fremden Fahrzeugen ausgehen, ſo ſind ſie von der in §§. 2 und 3 verordneten Verhöhung frey.

Königl. Seezoll-Taxen v. 23 Sept. 1782. Anm. 4.

Zum Genuß der ganzen Freyheit iſt erforderlich, daß die Fahrzeuge von eingebohrnen Schweden, oder auch in Schweden wohnhaften Schiffern und Steuerleuten, und, wenigſtens dem größern Theil nach, Schwediſchen Schiffsvolk geführt werden: auch mögen fremde Fahrzeuge, die etwa an Schwediſchen Küſten geſtrandet, oder anderer Unglücksfälle wegen in Schwediſchen Häfen zurückgeblieben, und

von

von den Aſſecuradeurs in Schweden verkauft ſind, für einheimiſche angeſehen werden, wenn ſie von Schwediſchen Unterthanen angekauft und auf einheimiſchen Werften verbauet und ausgebeſſert worden.

Königl. Verordn. v. 1 Aug. 1731. MODEES W. Th. 2. S. 906.

Doch müſſen die Reparationskoſten den Ankaufspreis überſteigen.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Colleg. v. 2. May 1745.

Sämmtliche Stapelſtädte des Reichs haben Freyheit, von Unterthanen neutraler oder am Seekriege nicht Theil nehmender Mächte die nöthigen Fahrzeuge zu erhandeln, doch unter den Bedingungen, die in Anſehung des Genuſſes der ganzen und halben Freyheit im Königl. Schreiben vom 15 Dec. 1756 vorgeſchrieben ſind, nemlich, daß ſolche Fahrzeuge während des Krieges gleiche Freiheit mit den im Reiche gebaueten genießen, ſolche aber nach hergeſtellter Ruhe nicht länger dauert, als bis zu der Zeit, da ſie das erſte Mal wieder in einen Schwediſchen Hafen zurückkommen, jedoch darf zur Vermeidung aller Unſicherheit in der Schwediſchen Seefahrt, jene Freyheit nicht weiter, als auf die Erhandlung ſolcher Fahrzeuge erſtreckt werden, die entweder in den Häfen neutraler Mächte und für deren Unterthanen Rechnung gebauet ſind, auch ihnen von Anfang an zugehöret haben, oder die doch, ſollten ſie gleich Unterthanen der Kriegführenden Mächte vorher zugehört haben, vor Anfang des Krieges in die Hände neutraler Unterthanen gekommen ſind; hierüber muß aber ein behöriger Beamte am neutralen Verkaufsort einen Atteſt ausſtellen, und ſolcher ſtets am Bord vorfindlich ſeyn.

Königl. Schreib. v. 23 April 1781 und des Königl. Comm. Colleg. Circul. v. 1 May d. J.

Die von Schwediſchen Unterthanen zur Kriegszeit geſetzmäßig aufgebrachte, auf einer Auction feil gebotenen, und von einem Schweden angekauften Fahrzeuge, genießen die Schwediſche Freyheit, wenn ein Einheimiſcher ſich derſelben bedient.

Königl. Verordn. v. 8 July 1788. Art. 3 §. 13.

Auf Fahrzeuge, die zur Hälfte auf Kravel und zur Hälfte Klinck gebauet ſind, kann keine ganze Freyheit bewilligt werden,

und ſoll derjenige, welcher auf unrichtigen Atteſten einen Freyheitsbrief für ſolche Fahrzeuge nachſucht, dafür nach dem gemeinen Recht angeſehen werden, weshalb auch zu mehrerer Sicherheit das Freyheits-Geſuch von einem Zeugniß der behörigen Seezollkammer über die Beſchaffenheit des Fahrzeuges begleitet ſeyn muß, welches doch nur einmal für jedes Fahrzeug nöthig iſt.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Colleg. v. 7. Nov. 1777.

Um die Schwediſche Seefarth zu erweitern auch die Waaren aus der erſten Hand zu erhalten, werden folgende Waaren, wenn ſie nicht directe von den unten genannten Orten einkommen, als mit fremden Schiffen eingeführt, angeſehen: nemlich, Apfelſina, Spanien, Portugall, Mittelländiſche Häfen, Franz-Brantewein, Frankreich: Spaniſcher dito, Spanien: Citronen, Spanien, Portugall, Mittelländiſche See: Mandeln, Spanien, Portugall, Mittelländiſche See: Corinthen, Feigen, Mittelländiſche See: Baumöl, Frankreich, Spanien, Portugall, Mittelländiſche See,: Pommeranzen, Roſinen, Spanien, Portugall, Mittelländiſche See: Franzöſiſche Weine, Frankreich; Spaniſche dito, Spanien, u. ſ. w.

Königl. Seezoll-Taxe v. 6 Juny 1782.

Da Gibraltar keine Producte liefern kann, ſo kann auch das, was dort gekauft und hier eingeführt wird, nicht in die Mittelländiſche Zollfreyheit einbegriffen werden, weil man ſonſt dort Waaren niederlegen könnte, die mithin nicht aus der erſten Hand hierher kämen.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Coll. v. 30 Jan. 1740.

Die aus der Mittelländiſchen See kommenden Schiffer müſſen vor dem Seezoll-Gericht einen Eyd ablegen, daß ſie an keinen andern, als den in der Marktrolle genannten Orten ihre Waaren eingenommen haben.

Königl. Comm. Colleg. Schreib. v. 19 July 1742.

Nachdem die ſogenannte Mittelländiſche Freyheit mit Schluß des Jahrs 1782 aufgehört hat, und in den Seezoll mit einbegriffen worden, haben Sr. Königl. Maytt. nebſt der zweyjährigen Niederlagsfreyheit auf die mit Schwediſchen Schiffen von Amerika und Weſtindindien einkommenden Waaren,

ren, und derſelben Führung für den Schiffer und die Beſatzung, ſo vorher für die Fahrt in der Mittelländiſchen See beſtanden worden, auch die Linderung im Zoll für Amerikaniſche und Weſtindiſche Waaren bewilligt, daß ein Drittel des auf dieſe Waaren in der Seezoll-Taxe von 1771 geſetzten Zolles an der, in der jetzigen Zoll-Taxe verordneten, Abgabe gekürzet werde.

Königl. Verordn. v. 6. Mart. 1783. Königl. Privileg. der Weſtind. Compagnie v. 31. Octbr. 1786 §. 11.

Die vom Commerzcollegium zum Genuß der ganzen Freyheit ausgefertigten Freybriefe müſſen jährlich erneuert werden.

Des Königl. Comm. Colleg. Circul. v. 11 Sept. 1722 und 21 Febr. 1730. Königl. Reſolut. auf der Städte Beſchw. §. 7. Modees W. Th. 2. S. 898.

Um jedoch aller Hinderniß und Ungelegenheit der Rehder vorzubeugen, im Fall etwa Fahrzeuge eher zu Hauſe kämen, als der Freybrief, beſonders nach entferntern Orten, abgefertigt worden, muß ein Atteſt des behörigen Magiſtrats, daß das Fahrzeug zum Genuß der Schwediſchen ganzen Freyheit berechtigt, auch ſchon zur Erhaltung des Freybriefes beym Commerzcollegium Anſtalt getroffen ſey, ſo lange angenommen werden, bis der Freybrief angekommen, welcher denn ſogleich auf der Seezollkammer vorgezeigt werden muß.

Königl. Reſol. auf der Städte Beſchwerd. v. 17 Aug. 1762 §. 20. Modees W. Th. 7. S. 5319.

Zur Bequemlichkeit der Handelnden iſt auch verordnet, daß die Geſuche um Freybriefe für die Handelnden auſſer Stockholm vom Magiſtrat directe an das Commerzcollegium, und von hier die Freybriefe an dem Magiſtrat zurückgehen.

Königl. Reſol. auf der Städte Beſchwerd. v. 12. July 1731. §. 7. Modees W. Th. 2. S. 898.

Um einen ſolchen Freybrief zu erhalten, müſſen folgende Documente vorgewieſen werden: Erſtes, der Bielbrief (*) welcher

(*) Ein ſolcher Bielbrief lautet: Wir Bürgermeiſter und Rath in der See- und Stapelſtadt thun kund hiemit: Daß der Schiffsbaumeiſter und Schiffszimmermann vermittelſt

welcher angiebt, an welchem Ort innerhalb des Reichs das Fahrzeug, und ob es auf Kravel oder Klinck gebauet ſey. Zweitens der Meſſerbrief (*) ſo nach der Königl. Verordnung von 1778 abgefaßt iſt, und des Fahrzeuges Tragfähigkeit und Laſtenzahl anzeigt. Drittens, das Certificat des Magiſtrats

---

eines von ihnen ausgeſtellten Atteſtes bezeugt haben, daß das Schiff in von auf im Jahr und für Rechnung gebauet, auch von guten Holz und wohl verfertigt worden, und daß alle Arbeiter ihren Lohn richtig erhalten haben: und da auf genanntes Schiff, ſo viel dem Magiſtrat wiſſend, keine Schulden haften, ſo hat derſelbe dieſes zum gebührenden Beweiſe und Bielbriefe ertheilet, und zu mehrerer Gewisheit mit der Stadt Inſiegel und Unterſchrift bekräftigt. l. et d.

Von Magiſtrats wegen.

(*) Die Atteſte des Stockholmiſchen Magiſtrats über das, was ein Fahrzeug tragen kann, werden folgendermaaßen ausgeſtellt. Wir Bürgermeiſter und Rath thun kund, daß vor Uns und Unſerem ſitzenden Gericht die beeidigten Stadt-Schiffsmeſſer NN und NN vermittelſt eines von ihnen unter d. — ausgeſtellten Atteſtes bezeugt haben, wie ſie das Schiff genannt, welches vom dem Schiffer NN geführt wird, und zu von Eichen (Föhren) auf Kravel gebauet iſt, in der Länge über den Stäben bey der Laſtlinie, von der äuſſern zu der äuſſern Kante der Spunnungen gerechnet, zu Fuß, in der Breite der Mitte des Schiffs unter dem Bergholz von der äuſſern zur äuſſern Kante der Plancken zu Fuß, tiefgehend mit der Ladung, hinten zu Fuß und vorne zu Fuß, in der Tiefe im Raum von der Garnirung bis zum Verdeck zu Fuß, alles nach Schwediſcher Fußmaaße gerechnet, vermeſſen, und hiernach befunden haben, daß benanntes Schiff, laut des von gemeldeten Schiffsmeſſern entworfenen und hierbey gefügten Calculs ſchwere Laſten, à 18 Schiffpfund Eiſen die Laſt, tragen könne. Weshalb dieſes zu einem geſetz-

giſtrats (*) daß die Rehder des Fahrzeuges Schwediſche Unterthanen ſeyn, unter welchen der Correſpondent-Rehder beſonders genannt wird. Viertens, daß in Gemäßheit der Königl.

---

geſetzlichen Beweiſe ertheilt, auch zu mehrerer Sicherheit mit dem gewöhnlichen Inſiegel der Stadt, und der behörigen Unterſchrift bekräftigt wird. L. et. d.

Sage ſchwere Laſten — Von Bürgermeiſter und Raths-wegen

(L. S.)

N N

Stadt-Sekretaire.

(*) Nebſt dem Certificat ſendet der Stockholmiſche Magiſtrat auch das Original des vom Waterſchout unterſchriebenen Verzeichniſſes der Beſatzung ein, worin eines jeden Charakter, Name, Wohnort, Alter, Ehe- oder ledige Stand, und Monatsheuer bemerkt ſind. Das Formulare des Certificats lautet folgendermaaßen. Wir Bürgermeiſter und Rath in der Königl. Reſidenz und Hauptſtadt Stockholm thun kund, daß vor Uns und Unſerem ſitzenden Gericht Sr. Königl. Maytt. Unterthanen NN. NN. NN einen körperlichen: (ſchriftlichen) Eyd abgelegt, daß das Schiff genannt, ſchwere Laſten groß, welches in von Eichen (Föhren) auf Kravel gebauet iſt, und jetzt von dem Schiffer und Bürger in welcher laut vorgewieſenen Atteſtes (mit ſeiner Ehefrau hieſelbſt wohnhaft) (unverheyrathet) iſt, und von Schwediſchen Seeleuten geführt wird, ihnen allein zugehöre, und daß kein anderer, noch weniger ein Fremder unter irgend einem Titel den geringſten Antheil an benanntem Schiffe habe, wie ſie denn auch, gleichfalls eydlich, verſichert haben, dieſes Schiff nach irgend einen Theil darinn an keinen andern verkauffen zu wollen, ohne ſolches dem behörigen Magiſtrat gebührend anzuzeigen. Weshalb dieſes zu einem geſetzlichen Beweiſe ertheilt, und zu mehrerer Gewisheit mit dem gewöhnlichen Stadtſiegel und der behörigen Unterſchrift bekräftigt wird: l. et. d.

Von Bürgermeiſter und Raths-wegen

(L. S.)

N N

Stadt-Sekretaire

Verordnung vom 15 April 1779 der Schiffer ein Schwediſcher Bürger ſey und ſich in einer Schwediſchen Stadt häuslich niedergelaſſen habe. Fünftens, daß der vorhergehende Freybrief zurückgeliefert werde.

Des Königl. Comm. Colleg. Circul. v. 1 May 1781.

Was übrigens zur Verhinderung des Misbrauchs der ganzen Freyheit in Anſehung der fremden Schiffer und ihrer Entſagung des auswärtigen Bürgerrechts, ihres guten Rufs, Geſchicklichkeit, Ehe- oder ledigen Standes und dergleichen mehr zu merken iſt, darüber ſiehe.

Schwed. Geſezb. Abth. v. Handel Kapit. 3 §. 2. und des Königl. Comm. Colleg. Circul. v. 16 Aug. 1785. (ſ. oben S. 2, 3, 4. 5.)

Um zu erforſchen, wie viel ein Fahrzeug tragen könne, ſind ordentliche Schiffsmeſſer beſtellt, die daſſelbe nach Schwediſcher Fußmaaße vermeſſen, und deſſen Tragfähigkeit nach ſchweren Laſten beſtimmen, wovon jede in der Schwere mit 18 Schiffpfund Eiſengewicht, oder 18 mal 320 Pfund gleich angenommen wird.

Königl. Verordn. für die Schiffsmeſſer v. 11 Mart. 1778 §. 1. MODEES W. Th. 11. S. 400.

Die Länge des Fahrzeugs wird von der äußern zur äußern Kante der Spunnungen, oder da, wo die Planken, (die Haut) auf den Stäben ſich ſchließen, bey des Fahrzeugs höchſten Laſtlinien gemeſſen.

Ebendaſ. §. 2.

Die Breite wird von der äußern zur äußern Kante der Plancken, (der Haut) außer Bord, unter dem Bergholz, in der Mitte des Schiffs, gemeſſen.

Ebend. §. 3.

Die Höhe wird von dem Waſſer an außer Bord ſo von der ſchwere der Ladung niedergedrückt werden ſoll, gemeſſen, woraus das Tiefgehen des Fahrzeuges mit ſeiner völligen Ladung nothwendig gefunden werden muß.

Ebend. §. 4

Dieſe drey Meſſungen werden ſodann mit einander multiplicirt, und die herauskommende Zahl oder das Product mit 112 dividirt, wenn das Fahrzeug von ordinärer Bauart und weder ſehr bauchicht noch ſcharf an den Enden iſt. Iſt es ſchärfer,

ſchärfer, ſo wird der Diviſor etwas gröſſer, und iſt es mehr bauchigt, etwas kleiner, alles wie es in der den Schiffsmeſſern ertheilten beſondern Nachricht vorgeſchrieben iſt.

Ebend. §. 5.

Sollte es ſich treffen, daß, wann das Fahrzeug gemeſſen wird, das zur Reiſe nothwendige Proviant und Waſſer mit dazu gehörigen Gefäſſen nebſt Holz zur Bereitung der Speiſen nicht an Bord gebracht wäre, als welche Schwere nicht zu derjenigen Laſt gehöret, die das Schiff tragen ſoll; ſo muß der Abzug von der gefundenen Laſtenzahl folgendermaaßen geſchehen: nemlich iſt es ein Fahrzeug 350 Laſten, ſo werden 11 Laſten abgezogen, von 300, $9\frac{1}{2}$, von 250, 8, von 200, $6\frac{1}{2}$, von 150, 5, von 100, $3\frac{1}{2}$, von 80, 2, von 60, 1, von 40, $\frac{2}{3}$, und ſo im Verhältniß bey den Fahrzeugen, welche die hier aufgeführten Laſtenzahlen nicht haben. Iſt aber etwas von jenen Parcelen am Bord, ſo wird der Abzug geringer.

Ebend. §. 6.

Im Fall, daß ein oder mehrere Anckertaue, die zum Fahrzeuge unumgänglich nöthig ſind, nicht am Bord wären, wann die Vermeſſung verrichtet wird, ſo iſt ebenfalls ein Abzug erlaubt, nemlich für ein ganzes Tau von 18 Zoll dick, 25 Schiffpfund, von 17 Zoll, 22 dito; von 16 Zoll, 20 dito; von 15 Zoll, 18 dito; von 14 Zoll, 16 dito; von 13 Zoll, 14 dito; von 12 Zoll, 12 dito; von 11 Zoll, 10 dito; von 10 Zoll, 8 dito; von 9 Zoll, 6 dito; von 8 Zoll, 5 dito; von 7 Zoll, 4 dito; von 6 Zoll, 3 dito; von 5 Zoll, 2 dito; von 4 Zoll, 1 dito; Alles Eiſengewicht.

Ebend. §. 7.

Fehlt bey ſolcher Gelegenheit etwa ein Ancker; ſo wird ebenfalls deſſen Gewicht nach Proportion der Größe des Fahrzeugs abgezogen.

Ebend. §. 8.

Wenn alle zum Fahrzeuge gehörige Segel nicht am Bord ſind, ſo wird dafür von der gefundenen Laſtenzahl abgekürzt, bey Fahrzeugen von 350 Laſten, 14 Schiffpfund; von 300 L., 13 dito; von 250 L., 12 dito; von 200 L., 11 dito; von 150 L., 10 dito; von 100 L., 9 dito; von 80 L., 8, dito; von

von 60 L., 6 dito; von 40 L., 3 dito; alles nach Eiſengewicht gerechnet, und in Proportion weniger, wenn eine geringere Anzahl Seegel fehlt.

Ebend. §. 9.

Iſt das Fahrzeug gebauet, um beſtändig Geſchütz zu führen, dieſes aber ganz oder zum Theil nicht am Bord, ſo werden zur Abkürtzung für die Kanonen, Lavetten, Taue, und Seile und dergl. mehr, für ein 12 pfündiges mit Zubehör 13 Schiffpfund beſtanden, für ein 8 pfündiges, 10 dito; für ein 6 pf., 8 dito; für ein 4 pf., 6 dito; für ein 3 pf., 4½ dito; für ein 2 pf., 3½ dito; alles Eiſengewicht.

Ebend. §. 10.

Wenn dagegen das Fahrzeug Ballaſt inne hat, wann die Vermeſſung geſchiehet, muß deſſen Schwere erforſchet, und der gefundenen Laſtenzahl zugefügt werden; am liebſten muß aber, ehe die Vermeſſung verrichtet werde, der Ballaſt ausgenommen werden, wenn ſolches thunlich iſt.

Ebend. §. 11.

Wann nun alle Umſtände von dem Schiffsmeſſer gehörig beobachtet worden, und er nach dieſer Anleitung, wie viel das Fahrzeug eigentlich tragen könne, nach einem gewiſſen beſtimmten Tiefgehen hinten und vorne, mit Zuverlaß ausfindig gemacht, auch in ſeinem, mit des Magiſtrats und der Groſſen Seezoll = Kammer Siegel zuſammengezogenen Meſſerbuche, alles dieſes, imgleichen wie viel Laſten erfordert werden, um Fahrzeug ſowohl beym Anfange als beym Schluß der Beladung einen Fuß niederzudrucken, angeführt, auch zugleich angemerkt hat, wie tief ſelbiges ohne Ladung ſowohl hinten als vorne liege; ſo ſoll er alle dieſe Umſtände mit ſeinem ganzen Calkul und allen dazu gehörigen Vermeſſungen und Abzügen umſtändlich aufſetzen, und an den Stadt = Magiſtrat und die groſſe Seezoll = Kammer innerhalb zwey Tage nach der Vermeſſung, zur behufigen Nachſicht und Beſtätigung, einliefern. Sollte hiebey etwas zu erinnern ſeyn, als welches genau nachzuſehen iſt, muß ſolches binnen acht Tagen darnach den Behörden angezeigt werden, wonächſt der Meſſerbrief ausgefertigt und der von dem Schiffsmeſſer verfaßte und beprüfte Calcul dabey gelegt wird, um

um als Inventarium ſtets auf dem Schiffe aufbewahrt zu werden: gleichwie denn auch in einem beſonderen, ſowohl beym Magiſtrat als auf der groſſen Seezoll-Kammer befindlichen eingebundenen, paginirten und mit einem Regiſter verſehenen Meſſerbuch dieſe Calcüle verzeichnet werden müſſen.

Ebend. §. 12.

Die Schiffsmeſſungen müſſen von zwey verſtändigen und darinn kundigen Männern die von den Stadt-Magiſtäten dazu angenommen, verrichtet werden, wofür ihnen, ſowohl für die Meſſung als Ausfertigung des Calculs, auf jede Laſt, ſo das Fahrzeug trägt, an Gebühr zuſammen 2 ß. Sp. beſtanden werden.

Ebend. §. 13.

Da die Fahrzeuge, wann ſie alt, und vom Waſſer durchgeſogen ſind, keine ſo ſchwere Laſt tragen, als wenn ſie neu ſind, ſo müſſen ſie in jedem 10ten Jahr vom neuen vermeſſen, und wie §. 12 verordnet, beſchrieben werden.

Ebend. §. 14.

Alle offene Böte, die eine Ladung von fünf Laſten und darüber tragen können, müſſen vermeſſen und mit einem Meſſerbrief verſehen ſeyn.

Ebend. §. 15.

Sollte entdeckt werden, daß das Fahrzeug unrichtig und auf eine betrügeriſche Art zum Schaden der Krone vermeſſen und beſchrieben ſey, ſo daß der Unterſchied drey pro-Cent überſtiege, die das Fahrzeug mehr tragen könnte, als im Meſſerbriefe enthalten; ſo büßet der Schiffsmeſſer Funfzig Th. S. M., wovon die Hälfte dem Angeber und die Hälfte dem nächſten Seemannshauſe zufällt.

Ebend. §. 16.

In dem Fall, daß ein Schiffsmeſſer zum zweytenmale ſich mit unrichtiger Meſſung betreten laſſen ſollte, büßet er gedoppelt, und das drittemal verlieret er, nebſt Erlegung der doppelten Strafe, zugleich ſeine Bedienung.

Ebend. §. 17.

Alle Verbrechen und Verſehen gegen dieſes Reglement werden ſummario proceſſu beym Seezoll-Gericht vorgenommen

und abgeurthelt, und wenn ein Meſſerbrief unrichtig befunden wird, ſoll derſelbe mit deutlicher Aufſchriſt annullirt werden, auch der Magiſtrat und die Seezoll-Kammer desjenigen Orts, wo das Fahrzeug gemeſſen worden, davon Nachricht, und von dem neuen Meſſerbriefe und Calcul, ſo unter gleicher Verantwortlichkeit und Verbindlichkeit, wie oben verordnet iſt, ausgefertigt wird, Theil erhalten.

Ebend. §. 18.

Innerhalb eines Jahrs von Dato dieſer Verordnung an ſollen alle Schwediſchen Handelsſchiffe und Fahrzeuge, welche ſich nicht auſſerhalb des Reichs aufhalten, nach dieſem Reglement umgemeſſen, die Meſſerbücher eingerichtet, und die neuen Meſſerbriefe und dabey gefügten Calcüle abgefaßt ſeyn. So bald auch ein auswärts befindliches Fahrzeug hereinkömmt, ſoll deſſen Ummeſſung von den behörigen Rehdereyen ſofort veranſtaltet werden, als worauf die Seezoll-Kammern genaue Aufſicht zu halten haben.

Ebend. §. 19.

Böte und Klinkfahrzeuge ſind von der im Reglement von 1778 feſtgeſetzten Meſſungsmethode ausdrücklich ausgenommen, und iſt verordnet, daß deren Vermeſſung nach der alten nur ſonſt gebräuchlichen Art geſchehen ſolle, und daß, im Fall eine Seezoll-Kammer die Tragfähigkeit eines Fahrzeuges gröſſer findet, als der Meſſerbrief beſaget, ſie ſolches, ohne es durch Ummeſſung und gerichtliche Unterſuchung aufzuhalten, mit allen Umſtänden dem Ober-Directeur beym Seezoll anzeige, der ſodann durch den Zoll-Fiskal die Sache beym Commerzcollegium anhängig zu machen hat, welches hienächſt, nachdem die Behörde in der Stadt, wo die Meſſung geſchehen, gehört, und das Fahrzeug umgemeſſen worden, nöthigen Falls den Meſſerbrief feſtſtellet, oder den in Anſpruch genommenen aufhebt, ſich auch erklärt, in wie ferne die Behörden mehr oder weniger zur Verantwortung zu ziehen ſeyn.

Königl. Schreib. v. 16 July 1781 und Des Königl. Comm. Coll. Publicat. v. 15 Aug. deſſ. Jahrs.

Zur Sicherheit der Städtſchen Brücken-Hafen-und Laſt-Gelder müſſen auch die fremden, bey Stockholm ankommenden Fahrzeuge gemeſſen werden; haben ſie aber einmal über ihre

Gröſſe

Gröſſe den behörigen Atteſt erhalten, dürfen ſie bey einer zweyten Ankunft nicht wieder gemeſſen werden, es ſey denn, daß ſie angebauet, und dadurch tragfähiger geworden wären, worauf die Schiffsmeſſer genau acht zu geben haben.

Des Stockholmiſchen Magiſtrats Inſtr. für die Schiffsmeſſer v. 12 May 1738. §. 3. MODEES W. Th. 2. S. 1366.

Der Brücken-Inſpektor muß auch ſogleich nach Ankunft der Schiffe den Schiffmeſſern ein Verzeichniß von ſolchen zuſtellen, die mit keinen Meſſerbriefen verſehen, oder auch durch eine Anbaute verändert ſind, daher auch, mehrerer Ordnung wegen, die Stadt-Beſucher keine Hafenzettel ertheilen können, ſondern blos der Inſpektor, und auch dieſer nicht einmal, bevor die Schiffsmeſſer das Fahrzeug in Augenſchein genommen, und deſſen Laſtenzahl unterſucht haben.

Ebendaſ. §. 4.

Den Schiffsmeſſern liegt ob, mit allem Fleiß und aller Treue ihr Amt zu verrichten, ſo daß Seefahrende durch deren Schuld auf keine Weiſe aufgehalten werden, wogegen auch kein Schiffs-Eigenthümer oder Schiffer bey Strafe von 40 Marck S. M. ſich unterſtehen ſoll, den Meſſern bey ihrer Dienſtverrichtung auf irgend eine Art hinderlich zu ſeyn, oder unanſtändig zu begegnen, indem ſie zur Bewachung Königl. und Städtſcher Intraden angeſtellt ſind, und eben des Königl. Schutzes, wie andere öffentliche Bediente, zu genießen haben.

Ebend §. §. 1, 5.

Bey dem Schiffsmeſſen iſt zum Grundſatz angenommen, daß ein Parm-Stein von 4 Ellen im Viereck und 3 Ellen in der Höhe ungefähr 100 Schiffpfund Eiſengewicht wiege, und daß 17 Tonnen Kronpech, 15 Tonnen Finniſchen Theer, 15 Tonnnen Salz von Cagliari und 16½ Tonnen dito von St. Ubes, 1⅔ Faden guten Birkenholzes, 14 Zwölfter 7 Ellen langer, 9 Zoll breiter und 1 Zoll dicker Bretter, einer ſchweren Laſt gleich ſeyen.

Des Königl. Comm. Coll. Anweiſung für die Schiffsmeſſer v. 22 July. 1778. MODEES W. Th. 11. S. 479-480.

Von den Proviant-Parzelen werden folgende Quantitäten, als 18 Schiffpfund Eiſen oder einer ſchweren Laſt, gleich gerechnet, nemlich 24 Tonnen Roggen oder Weitzen à 11 Lies-

pfund die Tonne; 26 T. Gerſte à 11 Lpf. 32 Th. Malz oder Hafer à 9 Lpf.; 19 T. Erbſen à 15 Lpf.; 18 T. Gerſt - oder Hafer-Grütze à 11 Lpf.; 18 T. Fleiſch à 12 Lpf. und 14 Schiffpfund Butter oder Speck.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Coll. v. 12 Febr. 1742.

Privat-Fahrzeuge können zu ihren Flaggen beliebige Farben wählen, ohne jedoch Kronflaggen, oder eigne mit drey Spitzen zu führen; ſie müſſen aber doch ſo eingerichtet werden, daß man ſehen könne, ſie gehören Schwediſchen Unterthanen; auch iſt erlaubt ein gelbes Kreutz darin zu führen, doch ohne Spitzen, ſondern vierkantig und ſtumpf abgeſchnitten; ſie können auch Flaggen mit den Farben des Wapens jeder Schwediſchen Stadt oder Provinz führen, nur müſſen Königl. Fahrzeuge vor andern und Privat-Fahrzeugen immer ausgezeichnet bleiben.

Königl. Placat v. 6 Nov. 1663. von Stiernem. Samml. Pol. Verord. Th. 3 S. 173.

Uebrigens iſt es bey ſchwerer Strafe verboten, auf Kauffartheyſchiffen Göſchen und Kronflaggen mit drey Zungen zu gebrauchen, ſondern blos ordinäre Flaggen finden Statt, als auf Kauffartheyſchiffen gebraucht zu werden pflegen.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Colleg. v. 13 Sept. 1695. v. Stiernem. a. ang. O. Th. 5. S. 529.

Die Schiffe der Oſtindiſchen Compagnie ſegeln unter der Schwediſchen Kauffmannsflagge, worin die Compagnie doch die Anfangsbuchſtaben der Schwediſch-Oſtindiſchen Compagnie, zum Unterſchiede von andern Kauffmannsſchiffen, einſetzen laſſen kann.

Königl. Privil. v. 2 May 1782 §. 8.

Die Fahrzeuge der Weſtindiſchen Compagnie können Wimpel und Flagg gebrauchen, auch im Weſtindiſchen Fahrwaſſer, wenn kein Kriegsſchiff in der Nähe iſt, die Kronflagge.

Königl. Privil. vom 31 Oct. 1786 §. 3.

Die Schwediſche Kriegsflotte hat eine Flagge mit drey Zungen oder Spitzen und einem gelben Kreuz, und die Schwediſche Armee-oder-Scheeren Flotte zum Unterſchied, eine ganz blaue mit drey Zungen, doch iſt dem Cheff dabey unbe-

nom

nommen, auch bey Gelegenheiten da er es nöthig findet, eine blaue Flagge mit dem gelben Kreuz zu gebrauchen.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Colleg. v. 18 Aug. 1761.

Wenn ein Schwediſches Kauffarthenſchiff, ſo wohl die blaue Farbe mit einem gelben Kreuz darinn, aber keinen Wimpel, ſondern blos Compan, Göſchen und Splittſen (Flögeln) führen darf, die doch auch nicht in drey Zungen geſpalten, ſondern am Ende abgeſtumpft ſeyn müſſen, nach geſchehener Verwarung dagegen handelt, ſo werden das erſte Mal 20 Th. S. M. erlegt, und das zweyte Mal nebſt dem Verluſt des Wimpels 50 Th. S. M., welche Strafgelder nebſt den verbrochenen Flaggen nach Anleitung des

Schwed. Geſezb. Abth. v. Proceſſ. Kap. 32. §. 1.

in drey Theile gehen. Alle dergleichen Vergehen werden von dem Richter in der Stadt, wo ſie vorfallen, vorgenommen und abgemacht.

Königl. Verordn. v. 19 Nov. 1756. MODEES W. Th. 6. S. 4095.

Keine Kaufmannsfahrzeuge, weder einheimiſche noch fremde, mögen Flagg und Wimpel führen und wehen laſſen, es ſey denn vom Kompanſtock oder in den Wanten. Wenn jemand, geſchehener Verwarnung ungeachtet, ſich hiernach nicht richtet und die Flagge einzieht, ſo ſoll zuerſt nach dem Flaggſtock geſchoſſen, und der Schuß, wie geſagt worden, bezahlt werden, aber Splittſen (Flögel) kann jeder ohne Anſpruch und Gefahr gebrauchen.

Königl See-Art. v. 2. May 1685 Tit. 20 §. 133. Jusl. W. S. 923.

Die Führung des Wimpels auf Handelsſchiffen iſt auch noch verboten durch die

Königl. Verordn. v. 10 July 1775. MODEES W. Th. 10. S. 479. Vergl. Königl. Verord. v. 4 April 1785. §. 2. Mom. 15.

Da Schiffsrehder an der See oder auf den Werften oft Gelegenheit gehabt haben, Soldaten oder andere Leute gegen ein geringeres Tagelohn, als Seeleute, zur Arbeit zu erhalten, aber dieſe leztere jene oft mit Gewalt, und Schlägen von der Arbeit vertrieben, oder zur Forderung eines höhern Tagelohns verführt haben; ſo iſt, nach Anleitung des

Schwed. Geſezb. Abth. v. Verbrechen Kap 20 §. 13.

im erſtern Fall oder wenn Seeleute die auf den Werften oder Schiffen beſchäftigten Arbeiter mit Gewalt vertreiben, die

Strafe von vierzig Th. S. M. feſtgeſetzt; im andern Fall, oder in Betreff der Verleitung der Arbeiter, einen höhern, als den bedungenen Lohn zu fordern, wird der Schuldige nach den Umſtänden mit Erlegung von 10 oder 20 Th. S. M. beſtraft.

Königl. Schreib. v. 3. Nov. 1763 und des Königl. Comm. Coll. Publicat. v. 19 Dec. deſſ. J. MODEES W. Th. 7. S. 5639.

Die Bürger der Landſtädte können Rehderey treiben, auch in den Stapelſtädten die einverſchriebenen Waaren im Großen verkaufen, oder ſie nach der Stadt, wo ſie ſelbſt wohnen, bringen laſſen.

Schwed. Geſezb. Abth. vom Handel Kap. 2. §. 2.

Auch können die im Reiche wohnhaften und im Großen handelnden Juden, Schiffsrehderey treiben.

Königl. Comm. Coll. Regl. v. 27 May 1782. §. 6.

Den Mäcklern iſt die Rehderey aber verboten.

Königl. Mäckler-Ordn. v. 6 July 1720. MODEES W. Th. 1. S. 267.

Eben ſo den Schiffsklarirern, die ſolche weder für eigene Rechnung noch mit andern in Compagnie treiben dürffen.

Königl. Verordn. 11 Mart. 1748. §. 11 (ſ. Abth. 2 Kap. 1) Königl. Schreib. a. d. Comm. Coll. v. 9 Juny 1782.

Auch Weinküper und Handelsbuchhalter müſſen ſich derſelben enthalten.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Colleg. v. 21 Mart. 1766.

Für neue Fahrzeuge, oder welche innerhalb zwey Jahre nach deren Erbauung für fremde Rechnung im Reiche gekauft, und mit ihrem Zubehör an Tauwerk, Takelage, Segel, Ancker und Kanonen ausgeführt werden, wird beym Ausgange blos eine Recognition von $\frac{1}{4}$ pro Cent erlegt.

Königl. Seezoll - Taxe v. 23 Sept. 1782.

Waaren die mit ſolchen im Reiche erbaueten und ausgerehdeten, und zum erſten Mal nach einem fremden Ort ausgehenden Fahrzeugen ausgeführt werden ſollen im allgemeinen und ohne Rückſicht auf ihre Beſchaffenheit gegen dieſelben Ausgangs-Zollabgaben und übrigen Ungelder ausgeſchifft werden, als wenn ſie in Schwediſche Schiffe verladen wären, und ſoll deren Ausfuhr im angeführten Fall denen Einſchränkungen und Ausnahmen nicht unterworffen seyn, welche ſonſt in Anſehung der Ausſchiffung ſolcher Waaren mit ausländiſchen Fahr-

Fahrzeugen, durch hieberorige Verordnungen im allgemeinen auf eine oder andere Art feſtgeſetzt ſeyn mögten.

Königl. Verordn. v. 10 Nov. 1773. MODEES W. Th. 10. S. 221.

Für fremde Fahrzeuge aber, die für auswärtige Rechnung im Reiche reparirt werden, kann eine ſolche Linderung im Zoll nicht bewilligt werden.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Coll. v. 17 Oct. 1786.

Vom Landzoll ſind allerhand Fahrzeuge und Böte über fünf Bretter hoch, die in der Stadt und auf deren Grund und Boden erbauet werden, frey, wenn der Zoll für die eingeführten Baumaterialien daſelbſt erlegt worden, iſt dieſes aber nicht geſchehen, ſo wird für ganz fertige mit allem Zubehör an Tauwerck und Takelage, wenn ſie von Eichen ſind, der 32ſte Pfennig vom Drittel des Werhs, und ſind ſie von Föhren, der 32ſte Pfennig vom Viertel des Werths erlegt, bevor ſie aus dem Hafen, wo ſie gebauet worden, abſegeln: Für Bil-und Bol-fertige (Beil-und Bohr-fertige) von Eichen, der 32ſte Pfenning von der Hälfte des Werths, von Föhren, der 32 Pf. vom Drittel des Werths. Fahrzeuge, die einmal ſo verzollt worden, ſind hernach von fernern Zoll frey.

Königl. Landzoll-Taxe v. 2 May 1777. MODEES W. Th. 11. S. 174. Vergl. Königl. Reſol. auf der Städte Beſchwerden v. 12 Dec 1734 §. 42 MODEES W. Th. 2. S. 1200.

Zweites Kapitel.

Vom Vorſchuß der Rehder und ihrer Verbindlichkeit dazu.

„Alles dasjenige, was zu eines Schiffs-Bau, Ausbeſſe„rung, Ausrehdung oder andern Behuf vonnöthen iſt, ge„bühret den Eigenthümern, allen und einem jeden, ſo wie ſie „Theil darinn haben, herzuſchießen und zu verwenden. „Wird nun einer verdrießlich, ſetzet ſich dagegen und will „ſeinen Theil zu dem, was ſeine Mitrehder für gut und nütz„lich erkennen, nicht herbeyſchaffen; ſo ſoll es dem Schiffer „mit

„mit den andern Rehdern frey ſtehen, ſolches entweder „ſelbſt vorzuſtrecken, oder von einem andern aufzuleihen, „ſo viel zum Antheil des verdrießlich gewordenen hinlänglich „iſt, und iſt dieſer ſchuldig, ſolchen Vorſchuß zugleich mit „den Zinſen, Ein für jedes Hundert auf den Monath, „innerhalb vier Monathe, nachdem er richtige Rechnung „darüber empfangen, zu bezahlen. Thut er ſolches nicht, „ſo iſt, ſowohl der Zinſen als des Hauptſtuhls wegen, die „richterliche Hülfe gebührend nachzuſuchen, und beydes, „wie man am liebſten will, entweder aus dem Schiffstheil „nach Ermäßigung ſechs guter Männer, oder des Schuld„ners ſonſtigen Vermögen beyzutreiben. Auch ſoll der „Schiffstheil während der Zeit dem zum ſichern Unterpfande „dienen, der den Vorſchuß gethan, welcher auch berechtigt „ſeyn ſoll, ſolchen nach Verlauf erwähnter vier Monate zu „behalten, wenn er will, indem damit zu verfahren iſt, wie „mit anderem verfallenen Pfande, den Rechten nach ſich ge„bühret. S. R.

In Betreff des Aufboths, der Schätzung, des Pfandſchillings und Verkaufs des Pfandes, ſiehe

Schwed. Geſezb. Abth. v. Handel Kap. 10.

Drittes Kapitel.

Von des Schiffers Rechenſchaft.

„So oft es die Rehder begehren, iſt der Schiffer, er habe „entweder ſelbſt einen Theil im Schiffe oder nicht, pflichtig, „ihnen Rede und Rechenſchaft abzulegen, über alles ſowohl „was ihm zum Bau und zur Ausrehdung des Schiffs an„vertrauet geweſen, als deſſen Fracht und übrigen Handel „und Wandel, und ſoll er ſeine Rechnung nicht allein mit voll„ſtändigen Gründen, Beweiſen und Quittungen belegen, „ſondern auch, wenn es die Rehder verlangen, bereit ſeyn, „mit einem Eyde zu bekräftigen. Was nach geſchloſſener

„Rech-

„Rechnung, wann alle billige Unkoſten und andern Ausga-„ben abgezogen worden, übrig bleibet, ſoll er denen Reh-„dern, jedem nach ſeinem Antheil, ſogleich zutheilen, oder „ſich mit ihnen anders vergleichen. Thut der Schiffer die-„ſes nicht, wenn gleich er von denen Rehdern oder deren „Gevollmächtigten darum gemahnt und aufgefordert worden, „ſo ſoll er Hundert Thaler, die den Rehdern allein zufallen, „büßen, ſo oft er dagegen handelt, auch noch den Schaden „erſetzen. Findet ſich auch, daß er etwas von der Fracht, „dem Ueberſchuß, oder ſonſt dergleichen, ſo in die Rechnung „kommen ſollte, unterſchlagen, oder ſonſt untreulich gehan-„delt habe, ſo büßt er dafür, wie für andern Diebſtahl. S. R. Vergl. oben Abth. 2 Kap. 15.

„Will nun der Schiffer Rechnung ablegen, ſo ſollen „ſämmtliche Rehder zu einer gewiſſen Zeit und Ort, wie ſie „ſich darüber vereinbaren, zuſammen kommen, und der-„jenige, welcher Behinderungen hat, einen andern, den er „will, in ſeine Stelle verordnen, oder, wenn er ſolches ver-„ſäumt, das erſte Mal drey Thaler büßen, die zu zweyen „Theilen, zwiſchen den armen Seefahrenden und den Mit-„rehdern, ſo zur Stelle ſind, vertheilt werden. Wird er „aber zum zweyten Mal gefordert, und verſitzet ſolches gleich-„falls, ſo muß er mit dem zufrieden ſeyn, was die Anwe-„ſenden gethan und abgeſchloſſen haben, und hat er darin „nicht weiter zu ſprechen. S. R.

Viertes Kapitel.

Von der Rehder Berathſchlagung und Beſchluß.

„In allen Berathſchlagungen, ſo die Rehder unter ſich „halten, und deren Schiff angehen, wie ſolches gebauet, „genutzt und gebraucht werden möge, ſoll das gelten, wo-„rauf die mehrſten ſtimmen, es ſey denn, daß dieſe einen „geringern Theil im Schiffe hätten, als die übrigen, da „dasjenige gelten ſoll, worauf diejenigen ſtimmen die das

„mehrſte im Schiffe haben; und ſoll keiner ermächtigt ſeyn, „ſich dem zu widerſetzen, was ſolcher Maaßen beſchloſſen „worden, ſondern ſolches ins Werk geſetzt werden, wie es „ſich gebühret. S. R.

Fünftes Kapitel.

Von Verkauf und Einlöſung des Schiffsparts.

„Will ein Rehder ſeinen Schiffspart verkauffen (*) ſo „muß er ihn zuerſt ſeinen Mitrehdern anbieten, und ſollen „ſie die nächſten zum Kauf ſeyn, für das, was ein anderer „geben will, ſonſt mag er ihn verkauffen, an wen er beſtens „kann.

(*) Ein Kaufbrief auf ein Schiff oder Schiffspart kann folgender Maaßen abgefaßt werden: An NN verkauffe ich hiemit meine Galeaſſe (mein Drittel in der Galeaſſe) genannt, in von Eichen auf Kravel gebauet, nach dem Meſſerbrief von dem (Datum) ſchwere Laſten groß, Bil- und Bolfertig, mit allen ihren Zubehörden an Anckern, Segeln, ſtehenden (und lauffenden Tauwerk, Nickhaken und dergleichen mehr, alles dem darüber errichteten und dem Käuffer zugeſtellten Inventarium von dem gemäß, und zwar gegen den bedungenen Kaufſchilling von Rthlr., welche Rthlr., den erſten Schilling bis zum letzten, NN. richtig an mich bezahlt hat, und hiemit quittirt werden. Solchermaaßen und mit der Bedingung, daß ich von allen übrigen für genanntes Schiff (Schiffspart) verwandten, oder noch zu verwendenden Koſten frey ſey veräuſſern ich meine Galeaſſe (mein bis jetzt eigenthümliches Drittel in der Galeaſſe) genannt, und übertrage ſie an NN, um ſie zu nutzen und gebrauchen, zu behalten und beſitzen, oder wieder zu verkauffen und zu transportiren, wie jedes andere rechtmäßig erworbene Eigenthum. Uebrigens verſichere

„kann. Wird ein Schiffspart verkauft, den Mitrehdern „unangeboten, ſo haben ſie ſämmtlich, oder wer von ihnen „Luſt hat, Macht, denſelben binnen vier und zwanzig „Stunden, nachdem ſie es erfahren, wieder einzulöſen, es „ſey denn, daß der Verkauf durch gerichtliche Execution und „Aufboth geſchehen ſey. Verkauft auch einer ſeinen Schiffs„theil heimlich, und zwar für einen viel höhern Preis, als „er werth iſt, ſeinen Mitrehdern zum Troß und Verdruß, „ſo haben dieſe nicht allein Macht, denſelben wieder einzu„löſen, ſondern auch für den Preis, den unpartheyiſche gute „Männer billig finden. S. R.

Der Kauf muß ohne Zwang und Liſt, mit des Käufers und Verkäufers guten Willen und Genehmigung geſchehen; widrigenfalls iſt er ungültig.

Schwed. Geſezb. Abth. vom Handel Kap. 1. §. 1.

Iſt nun ein rechtmäßiger Kauf geſchloſſen, ſo ſoll er beſtehen, und nicht wieder zurückgehen. Wer ihn brechen will, ſoll drey Thaler büßen und den Schaden erſetzen.

Ebendaſ. §. 2

Wird das verkaufte oder der dafür erhaltene Werth in Anſpruch genommen, ſo muß jeder für das, was er weggab, einſtehen, oder zehn Thaler büßen und den Schaden erſetzen.

Ebend. §. 3.

Wird eine Waare verkauft, die nachher fehlerhaft befunden wird, und der Verkäuffer rechtlich überführt, daß er den Fehler gewußt aber nicht angegeben habe; ſo muß er ſeine Waare zurücknehmen und den Werth dafür erlegen, auch allen Schaden erſetzen und zehn Thaler büßen. Findet ſich an der

verſichere ich, daß mehr benannte Galeaſſe von Bodmerey und Bilgeldern, auch andern Anſprüchen, wie ſie Namen haben mögen, frey ſey, und zwar in allen Häfen und Gewäſſern, wohin ſie gehen möge, daher ich mich auch gegen NN zur geſezlichen Gewährleiſtung verpflichte. Zu mehrerer Sicherheit ſind von dieſem Kaufbriefe zwey gleichlautende Exemplare ausgefertiget, und in untenſtehender Zeugen Gegenwart eigenhändig unterſchrieben. l. et. d.

Waare ein verborgener Fehler, den weder der Käuffer noch Verkäuffer vorher bemerckt haben; ſo wird der Handel rückgängig und jeder nimmt das Seinige zurück. Iſt der Handel unter der Bedingung geſchloſſen, daß der Käufer die Waare behalten ſolle, ſie ſey beſſer oder ſchlechter, ſo ſteht der Handel feſt. Beym Pferdehandel hat der Käuffer dreymal vier und zwanzig Stunden Prüfezeit.

Ebend. §. 4.

Wer zweyen ein und daſſelbe verkauft, muß für den Schaden ſtehen, und zehn Thaler büßen, und der behält die Waare, der ſie zuerſt kaufte.

Ebend. §. 5.

Keiner miſche ſich in eines andern Handel, oder biete ihm über, während daß Käufer und Verkäufer um den Preis dingen: Wer es thut, ſoll drey Thaler büßen.

Ebendaſ. §. 6.

Niemand ſoll von eines andern Weibe, Kindern oder Dienſtbothen etwas kaufen, es ſey denn, daß dieſe zum Verkauf Erlaubniß erhalten, oder geſetzt wären. Thut es jemand, und wird Klage erhoben, ſo iſt der Handel ungültig, und muß er zehn Thaler büßen.

Ebendaſ. §. 8.

Wird ein Schwediſches Schiff in der Fremde verkauft, ſo muß der Schiffer des verkauften Fahrzeuges in Gegenwart des Conſuls mit der Beſatzung über die Heuer liquidiren, und einem jedem von dem, was er zu fordern hat, zwey Monate ſogleich auszahlen, auch ihm eine Anweiſung auf den Rückſtand geben, um ſolchen bey ſeiner Zuhauſekunſt von dem behörigen Seemannshauſe zu erheben, woſelbſt die Rehderey ſogleich, oder wenigſtens ehe ſie aufhöret, dieſen Rückſtand für Rechnung eines jeden Matroſen, der etwas zu fordern hat, deponiren muß. Auch iſt Schiffer verbunden, der Beſatzung die bey Anfang der Reiſe bedungenen Heuer in der Berechnung für alle die Zeit mit aufzunehmen, da ſelbige nach dem Verkauf des Schiffs in der Fremde aufgehalten wird, und bis ſie wieder auf einem andern Schwediſchen Schiffe in Dienſt gebracht, oder als Paſſagiere nach Hauſe geſchaft werden könne, welches der Schiffer auf Koſten der Rehder beſorgen muß. Bis ſolches geſche-

geſchehen, hat der Schiffer jeden Matroſen mit fünf Schillingen täglich zu verpflegen. Iſt aber das Schiff verunglückt, ſo werden der Beſatzung täglich fünf Schillinge zur Verpflegung, und zur Heimreiſe, aus der Türkey eine 3 monatliche, aus der Mittelländiſchen See eine 2½ monatliche, und aus dem Canal eine 1 monatliche Heuer beſtanden. Kann ſich der Schiffer unter andern Bedingungen mit den Leuten der Heimreiſe wegen vergleichen, ſo mag es geſchehen, wenn der Conſul ſolche Bedingungen billig findet, und die Leute nur auf ſolche Art ſicher zu Hauſe kommen.

Des Königl. Comm. Coll. Circul. an die Conſuls v. 29 Aug. 1781

Sechſtes Kapitel.

Von dem Gütern, ſo Rehder oder Schiffer in ihre eigenen Schiffe laden.

„Will einer das Schiff ganz oder zu einem Theil heuern, „worin er ſelbſt einen Part hat, ſo iſt er dazu befugt, und „iſt der Vergleich, den er und der Schiffer deshalb eingehen, eben ſo gültig und kräftig, als wenn er kein Rehder „wäre. Ladet auch ein Rehder oder Schiffer Güter in ein „Schiff, wozu er Mitrehder oder Schiffer iſt, ohne vorhergegangene Abrede, ſo ſoll er nichts deſtoweniger die „Fracht mit bezahlen, ſo wie ſie andere fremde das Mal zum „höchſten oder niedrigſten bezahlen müſſen. Erlaubt ſich der „Schiffer in ſolchen Fall Nachſicht oder Unterſchleif für ſich „oder einen ſeiner Rehder, unterſchlägt oder verringert er die „Fracht in der Rechnung; ſo hat er das eingeſchiffte Gut, „oder deſſen Werth, im Fall es verkauft würde, an ſeine „Rehder verwirkt. Wenn auch ein Rehder auf ſolche Art „ſich vergeht, oder es mit dem Schiffer hält, ſo iſt er in „gleiche Strafe verfallen. S. R.

Siebentes Kapitel.

Von der Fracht, die dem Schiffer allein zukömt.

„Nimmt ein Schiffer Gold, Silber, Geld, Edelgeſteine „oder andere dergleichen Koſtbarkeiten entgegen, um ſie „unter ſeinem eigenen Schloß in Verwahrung zu nehmen, „und für ein gewiſſes Geld überzuführen und gleichwohl dem „Eigenthümer das Schiff und deſſen Geräthſchaft zum Un„terpfande ſetzt, ſo ſoll er den vierten Theil der Fracht für „ſeine Mühe genießen, und die Rehder das übrige haben. „Setzet er aber das Schiff nicht zum Unterpfande, ſo be„hält er die Fracht allein. S. R.

Achtes Kapitel.

Von des Schiffers Verantwortlichkeit für das Schiff und deſſen Geräthſchaft.

„Kein Schiffer hat Macht, das Schiff, welches ihm „anvertrauet iſt, zu verkauffen, ohne der Eigenthümer Willen „und Genehmigung. Daſſelbe gilt von des Schiffs Ge„räthſchaft Tau und andern dergleichen, es ſey denn, daß „daß es in groſſem Nothfall und mit ſeiner Schiffsleute „Einrathen geſchehe, entweder da er zum Behuf ſeiner „Reiſe oder ſeines Schiffs Geld gebrauchte, oder eines „andern Leben, Schiff oder Gut damit gerettet werden könnte; „doch ſo daß er ſeyn eigenes Schiff nicht blöſſe und verwahr„loſe, wofür er ſeinen Rehdern verantwortlich ſeyn ſoll. „S. R.

Neun-

Neuntes Kapitel.

Von des Schiffers Auf- und Abſetzung.

„Die Rehder haben Macht, einen Schiffer auf- und ab„zuſetzen, wie ſie es für das Beſte finden. Sind ſie darinn „alle einig, dürfen ſie weder dem Schiffer noch andern Rede „und Antwort dafür geben. Streiten ſie aber darüber unter „ſich, die mehrſten der Zahl und den Schiffstheilen nach „wollen ihn abſetzen, die andern und der Schiffer wollen „nicht weichen, ſo hat der Richter zu unterſuchen und zu ent„ſcheiden, welche von beyden die beſten Gründe für ſich „haben. Hat der Schiffer ſelbſt Theil im Schiffe und wird „doch abgeſetzt, ſo ſind ſeine Mitrehder verbunden, ihn aus„zulöſen, wenn er es will, für den höchſten Werth, den „drey unpartheyiſche gute Männer beſtimmen. S. R.

Vierte Abtheilung.

Von der Bodmerey.

Erſtes Kapitel.

Von der Bodmereygefahr auf Schiff und Gut.

„Wer Geld oder Geldeswerth anleihet oder vorſchießet, „und dafür Schiff und die Güter, ſo in das Schiff verladen „worden, zum Pfande nimmt, indem er die Gefahr ſtehet, „der das Schiff oder die Güter auf der See unterworfen „ſind, ſo daß die Anleihe und das Pfand gleiche Gefahr laufen,

„lauffen, der mag ſich dagegen einen ſo groſſen Gewinn über „den ſonſt gewöhnlichen Zinſen bedingen, als er in Anſehung „der Weite und Gefährlichkeit der Reiſe und Fahrt beſtens „kann und vermag. Eine ſolche Anleihe heiſſet Bodmerey (*) „und wird deren Gefahr von dem Tage angerechnet, da „der Vergleich geſchloſſen ward, (**) oder das Schiff von „dem

---

(*) Folgende aus dem Holländiſchen genommene Ueberſetzung kann zum Formular dienen. Ich von Schiffer nächſt Gott auf meinem Schiffe, genannt, Laſten groß, jezt vor fertig liegend, um mit dem erſten guten Winde, den Gott verleihen wolle, nach zu ſegeln, wo mein rechter Löſchungsort ſeyn ſoll, bekenne hiemit, vom Herrn NN in eine Summe, groß Rthlr. ſage und zwar auf Bodmerey und Aventure über See, auf meines vorgenannten Schiffs Kiel und Geräthſchaft, ſo wie ich es zur Zeit führe, bekommen zu haben welche Aventure und Gefahr über See, 24 Stunden nach meiner Ankunft und Anckerung auf der Rehde oder Hafen zu Ende ſeyn, und die Bodmerey aufhören ſoll: vorbemeldete Summe von und die Prämie für die Seegefahr à pro Cents, welches zuſammen eine Summe von ausmacht, verſpreche ich an Hr. NN oder Ordre, 14 Tage nach meines Schiffs glücklichen Ankunft zu oder woſelbſt es löſchen ſoll, in guter gangbarer Münze, in allen ohne Gefährde zu bezahlen. Zu welchem Ende ich mein vorgenanntes Schiff und deſſen Geräthſchaft, meine eigene Perſon und alles mein jetziges und Zukünftiges, bewegliches und unbewegliches Eigenthum zur promten Execution bey allen Herrſchaften, Höfen, Richtern und Gerichten, unter Entſagung aller Einwendungen, und der Regel, daß allgemeine Verzicht ohne beſondere vorhergegangene nicht gelte, verbindlich mache. Zu mehrerer Sicherheit habe ich in untenſtehender Zeugen Gegenwart drey gleichlautende Bodmereybriefe eigenhändig unterzeichnet, von welchen, wann dem einen ein Genüge geſchehen, die beyden andern nicht gelten. Actum l. et. d.

(**) Da bey der Bodmerey und andern ähnlichen Vorfallenheiten die Intereſſen Tageweiſe berechnet werden, ſo iſt dazu eine bequeme Methode

„dem Ort, wo es lag, da die Anleihe gemacht war, unter „Segel gehet, oder hätte gehen können. Alle andern Anlei„hen, wenn gleich ſie über See und Land geſchehen, womit „ſolche Gefahr nicht verknüpft iſt, ſind keine Bodmerey, „und mag keiner höhern Gewinn dafür genießen, als ſonſt „an gemeinen Geldzinſen zu geben gebräuchlich iſt. Nimmt „einer mehr, ſo ſoll er es zurückzahlen. S. R.

Unbezahlte Wechſel und Bodmereyen, auch der Gewinn und Vortheil, den einer oder der andere bey einem rechtmäßig und richtig geſchloſſenen Kauf ſogleich erhält, oder zu einer gewiſſen Zeit ſich bedingt, wird nicht zu der geſetzmäßigen Zinſe gerechnet.

Königl. Placat v. 16 Dec. 1687. IUST. W. S. 1188.

Die

Methode nach folgenden Schema erfunden: 2 p. C. 18000: 2¼ p. C. 16000: 2½ p. C. 14400: 2¾ p. C. 13091: 3 p. C. 12000: 3¼ p. C. 11077: 3½ p. C. 10286: 3¾ p. C. 9600: 4 p. C. 9000: 4¼ p. C. 8471: 4½ p. C. 8000: 4¾ p. C. 7579: 5 p. C. 7200: 5¼ p. C. 6857: 5½ p. C. 6545: 5¾ p. C. 6261; 6 p. C. 6000: 6¼ p. C. 5760: 6½ p. C. 5538: 6¾ p. C. 5333: 7 p. C. 5143: 7¼ p. C. 4996: 7½ p. C. 4800: 7¾ p. C. 4645: 8 p. C. 4500: 8½ p. C. 4364: 8½ p. C. 4235: 8¾ p. C. 4114: 9 p. C. 4000: 9¼ p. C. 3892: 9½ p. C. 3789: 9¾ p. C. 3692: 10 p. C. 3600 11 p. C. 3273: 12 p. C. 3000. Das Capital, wovon man die Zinſen berechnen will, wird mit der Zahl der Tage, wofür die Zinſe zu erlegen iſt, multiplicirt, und mit der hier oben bey jedem pro Cent angegebenen Zahl dividirt, da den das Facit heraus kömmt: z. B. um die Intereſſe von 153769 Thlr. 16 Öre auf 45 Tage à 12 p. C. auszurechnen, multiplicire 1537650 mit 45, macht 6919605, multiplicire 16 Öre mit 45, macht 22½ Thlr., addire dieſe zu 6919605, macht 6919627½, und dieſe letzte Summe; dividirt mit 3000, giebt 2306 Thlr. 17¾ Öre an Intereſſe. Bey dieſer Intereſſe- und Disconto-Rechnung werden 360 Tage auf ein Jahr genommen, wozu 00 geſetzt werden, ſo daß z. B. 36000, dividirt mit der Procentzahl 2, 18000 geben, u ſ. w.

Die Mäckler ſollen ſich hüten, daß ſie keinen Schiffer, den ſie als unvermögend kennen, zu Bodmereyen verhelfen, ſo lieb es ihnen iſt, der Verantwortlichkeit für den daraus entſtehenden Schaden zu entgehen.

Königl. Mäcklerordnung v. 6. Iuly 1720. §. 9. MODEES W. T. I. S. 268.

Zweites Kapitel.

Von den Fällen, da Bodmerey und andere Beſchwerde auf Schiff und Gut dem Schiffer zugelaſſen iſt.

„So lange ein Schiffer ſeinen Rehdern ſo nahe iſt, daß er „mit ihnen reden kann, ſoll er nichts auf Bodmerey aufneh„men, wenn es gleich mit ihrem Wiſſen geſchehe, es ſey „denn auf ſeinen eigenen Schiffspart, wenn er etwa einen „hat. Handelt er anders, ſo iſt es ungültig, ſoweit es die „Rehder angehet, und ſtehet er ſelbſt dafür. — Iſt er ab„weſend und kömmt durch allerhand Unglück von der See, „Feinden oder andern Zufällen in große Noth und Verle„genheit, und weiß keinen andern Ausweg, ſich zu helfen, ſo „hat er Macht, ſo viel auf Bodmerey aufzuleihen, als der „vierte Theil des Schiffes werth iſt; ſollte aber die Noth „größer ſeyn, ſo mag er auch mehr aufleihen; jedoch iſt er ver„pflichtet, ſolche Noth zur Genüge zu beweiſen wenn es er„fordert wird. — Kann nun ein Schiffer in ſolchen Fällen „nichts auf Bodmerey bekommen; ſo mag er von dem „Gute das er führet, ſo viel nehmen und zu ſeiner Nothdurf „verkaufen, als ſich auf den vierten Theil des Schiffes be„laufen kann, und ſoll er es nachher, wann er überkömmt, „ſo theuer bezahlen, als es an ſeinem Löſchungsort hätte ver„kauft werden können, doch gegen volle Fracht. — Wenn „ein Schiffer hiergegen handelt, ſelbſt Schuld an der zuge„ſtoſſenen Noth iſt, oder ſaget, daß Noth vorhanden ge„weſen, ſie aber nicht darthun kann, oder auch muthwilliger „Weiſe

„Weiſe das Schiff und Gut mit allem verkauft, verpfändet „oder durchbringet; ſo ſoll er nicht allein ſchuldig ſeyn, den Reh„dern und Befrachtern alle Verſäumung und Schaden zu er„ſetzen, ſondern auch für ſein Vergehen büßen, wie vom Richter „darüber erkannt wird. — Iſt ein Rehder ſchwierig, das„jenige, ſo zum Behuf des Schiffs nöthig gefunden wird, „und von den Mitrehdern bewilligt worden, herzuſchieſſen, „ſo mag ſein Schiffspart, ohne alle Verantwortung für ſo „viel, als es werth iſt, auf Bodmerey verſetzt werden, wenn „kein anderer Rath zu finden iſt, und ſoll ſolches der Eigen„thümer nachher, zuerſt von der Austheilung, und hienächſt „von ſeinen ſonſtigen Mitteln bezahlen, wenn er es löſen will. „S. R.

Drittes Kapitel.

Wenn die Bodmerey über den Werth des Schiffers ſteiget.

„Wenn ein Schiffer mehr auf Bodmerey aufleihet, als „das Schiff mit Geräthſchaft und Fracht zuläſſet, ſo ſtehet „er ſelber für alles, was deren wahren Werth überſteiget, „und muß ſolches, wenn gleich das Schiff untergegangen, „wäre, völlig ausbezahlen: die Rehder aber ſind frey davon. „S. R.

Viertes Kapitel.

Wenn die Reiſe geändert wird, nachdem Bodmerey gemacht worden.

„Schließt jemand Bodmerey, und ſaget, daß er eine „gewiſſe Reiſe machen wolle, aber ſolche nachher ohne Ein„willigung deſſen, der die Bodmerey gegeben, ändert, durch

„gefährlichere Gewäſſer und Oerter ſegelt, und Schiff und „Gut ſo mit Bodmerey beſchweret waren, durch dieſe oder „jene Zufälle verliert; ſo iſt er nichts deſto weniger ſchuldig, „das Angeliehene, ſowohl Zinſe als Hauptſtuhl, zu be- „zahlen; denn es iſt Betrug, ein anders ſagen, und ein „anderes thun. — Wenn auch ein Schiffer durch Ver- „untreuung des Zolles und anderer Landes-Gerechtigkeiten „oder durch Lurendrägerey und Führung verbotener Waa- „ren Urſach giebt, daß Schiff und Gut, ſo für Bodmerey „haften, verwirkt werden, ſo gilt daſſelbe. S. R.

Vergl. Königl. Schreib. v. 27. Febr. 1739 und d. Königl. Comm. Coll. Circul. v. 17 und 19 April 1780. v. 2 April 1788. v. 9. Iuny 1789, ſo Verwarnungen gegen Veruntreuung des Sundiſchen Zolles, und den Contreband-Handel an fremden Orten enthalten. Siehe oben Abth. 2, Kap. 9.

Fünftes Kapitel.

Von Bezahlung der Bodmerey.

„Wo die Bodmerey iſt, da iſt der Schuldner verpflichtet, „ſolche binnen 14 Tage, nachdem er mit dem zum Pfande „geſetzten Schiff oder Gut zu dem beſtimmten Ort überge- „kommen, ſowohl an Kapital als Zinſen zu bezahlen, oder „auch Schiff oder Gut, ſo mit Bodmerey beſchweret waren, „wenn ſie noch vorhanden ſind, oder wenn ſie verkauft ſind, „das dafür Gelöſete abzutreten, und ſoll er damit von dieſer „Schuld frey und ledig ſeyn. Thut er keines von beyden, „ſo daß er weder bezahlt, noch das Pfand abſtehet: ſo hat „der, ſo den Vorſchuß gethan, Macht, ſich an den Schuld- „ner, deſſen Eigenthum und Erben zu halten, und ſich ſo „bezahlt zu machen, nicht allein am Hauptſtuhl mit dem „dafür bedungenen Gewinn, ſondern auch an einer billigen „Zinſe von dem Tage an, da die Bezahlung hätte geſchehen „ſollen. S. R.

Sechſtes Kapitel.

Von der Strafe, im Fall die Bodmerey nicht bezahlt wird.

„Wenn man nun Geld auf Bodmerey leihet, und nicht allein „einen gewiſſen Gewinn für den Hauptſtuhl verſpricht, ſon„dern ſich auch eine Strafe ſetzt, im Fall ſolcher mit dem „bedungenen Gewinn der Abrede gemäß nicht richtig bezahlt „wird, und nachher die Bezahlung durch die Schuld deſſen, „der bezahlen ſollte, ermangelt oder verzögert wird; ſo iſt „man ſolcher Strafe mit Recht unterworfen. Findet ſich „aber, daß es des andern Schuld ſey, der die Bezahlung „empfangen ſoll, ſo hat er kein Recht, auf die Strafe zu „beſtehen, ſondern ſoll mit ſeinem angeliehenen Geldern und „deren Zinſen zufrieden ſeyn. S. R.

Siebentes Kapitel.

Vom Verluſt des Pfandes und Ueberſchuß von andern Gütern.

„Sollte nun das verpfändete Schiff oder Gut während „der Zeit und Reiſe, worauf die Bodmerey geſchloſſen war, „verlohren gehen; ſo iſt der Schuldner von aller weitern „Anſprache und Bezahlung frey. Hat auch derjenige, ſo „das Geld anliehe, ſich einen Ueberſchuß von mehr Gütern, „die vorher ſchon einem andern verbodmet waren, zum Un„terpfande ſetzen laſſen; ſo hat er doch an ſolchem Ueber„ſchuß kein Recht, ſo ferne das andere Pfand, ſo verlohren „gegangen, und worauf die Bodmerey-Gefahr eigentlich „ruhete, für die ganze Anleihe hinlänglich geweſen wäre. „Wenn aber das Schiff, worauf die Gefahr ſtehet, wohl „überkömmt, und zur vollen Bezahlen nicht hinreicht, oder

„auch untergehet, nachdem die Bodmereygefahr vorbey war, „in ſolchen Fällen mag man ſich an dem Ueberſchuß hatten, „ſo gut man kann. S. R.

Achtes Kapitel.

Vom Vorzuge eines Bodmereybriefes.

„Bodmereybriefe, wenn ſie richtig, und zu mehrerer Ge„wisheit durch Zeugen bekräftigt ſind, ſollen vor jeder andern „laufenden Schuld gelten, doch nicht weiter als auf das„jenige, ſo zum Unterpfande geſetzt iſt. — Sind mehrere „Bodmereybriefe auf ein Pfand ausgeſtellt, ſo gehet der „jüngere dem ältern vor. Sind ſie aber alle an einem Ort „ausgeſtellt, und iſt der Unterſchied zwiſchen ihrem Alter „nicht über acht oder zehn Tage, ſo ſollen ſie von gleichem „Werth ſeyn, und deren Einhaber mit einander gleich zum „Pfande und zur Bezahlung gelangen. — Bezahlet nun „der Schuldner, nachdem das Schiff übergekommen iſt, „ſeine Bodmereyſchuld nicht, ſo bleiben doch Schiff und „Güter, ſo verpfändet waren, ſollten ſie auch ſchon verkauft „und in andern Händen ſeyn, Jahr und Tag darnach dem„jenigen, der das Bodmereyrecht davon hat, verpfändet, „daß er das Seinige ohne alle proceſſualiſche Beſchwerlich„keiten daran beytreiben laſſen könne. S. R.

Der Ausdruck: Proceſſualiſche Beſchwerlichkeiten ſcheint anzudeuten, daß auf Forderungen, die ſich auf Bodmereybrieſen und andern klaren Schuldſcheinen gründen, nach dem Schwed. Geſezb. Abth. vom Executionsweſen Kap. 4. §. 2. executive geklagt werden müße.

Neuntes Kapitel.

Von Bilbriefen und deren Vorzügen.

„Leihet man jemanden Geld, um dafür ein Schiff zu bauen „oder auszubeſſern, oder die Schiffsleute zu bezahlen und zu „unter-

„unterhalten, oder auch um ſich von Schulden zu befreyen,
„die dieſer genannten Urſachen wegen etwa ſchon gemacht
„ſind, ſo ſoll man ſich darauf einen Brief mit dem Zeugniß
„und der Unterſchrift zweyer aus dem Gericht oder auch des
„Stadtſchreibers ausſtellen laſſen, ſo daß kein Betrug darun-
„ter vorgehe. Solche Briefe heiſſen Bilbriefe, und ſollen vor
„jeder andern Schuld den Vorzug haben, ja ſelbſt vor den
„Bodmereybriefen, gleich viel ob ſie jünger oder älter ſeyen,
„doch ſollen die Bilbriefe unter ſich, der jüngere vor dem
„ältern, gültig ſeyn. S. R.

Bey einem Concurſe hat ſolcher Bilbrief, wie er im Seerecht beſchrieben iſt, den Vorzug an Schiff und Gut gleich nach dem Lohn der Schiffsleute: danächſt kömmt die Anleihe, ſo der Schiffer auf Bodmerey genommen: der jüngere Bil- oder Bodmerey-Brief hat vor dem ältern den Vorzug.
Schwed. Geſezb. Abth. vom Handel Kap. 17. §. 5, 7.

In dieſem Kapitel des Seerechts iſt zwar nicht, wie im vorhergehenden, ausdrücklich geſagt, daß die Bezahlung auf Bilbriefen ohne Proceſſualiſche Beſchwerlichkeiten beygetrieben werden ſolle, welches jedoch aus dem Vorzugsrecht der Bilbriefe vor den Bodmereybriefen natürlich zu folgen ſcheint. Die Bilbriefe können ohngefähr ſo abgefaßt werden: Ich A bekenne hiemit, von B Anlehnsweiſe — Rthlr. Species zum Bau meines auf dem Stapel liegenden Schiffes erhalten zu haben. Dieſe — Rthlr. gelobe ich nebſt — p. C. Zinſe binnen — Monate a dato wieder zu bezahlen, und verpfände hiemit, benanntes Schiff, welches nicht eher auslaufen ſoll, als bis B ſeine Forderung völlig bezahlt erhalten. l. et d.

Fünfte

Fünfte Abtheilung.

Von den Seeſchäden.

Erſtes Kapitel.

Von des Königs und der Krone Recht bey einem Schiffbruch.

„Wenn ein Schiff oder anderes Fahrzeug an Oertern „die unter Schweden gehören, ſtieße oder ſtrandete, ſo daß „es zu Grunde gienge, oder ſonſt untergegangenes oder über „Bord geworfenes Gut bey einem Schwediſchen Strand „antriebe, oder auch Schwediſche Unterthanen ſolches in der „See fänden auffiſchen oder bürgen, ſolches Schiff oder „Gut auch einem Schweden, oder Unterthanen einer mit der „Krone in Freundſchaft lebenden Macht gehört, und der „Eigenthümer das Schiff oder Gut binnen Jahr und Tag, „nachdem der Schade geſchehen, abfodert, ſo bezahlt er „die Unkoſten und das Bergelohn an denjenigen, dem es „gebührt, und nimmt, was mit Recht das Seinige iſt, „zurück. Gehört aber das Schiff oder Gut einem Unfreunde „oder Feinde des Reichs oder Seeräubern, oder meldet ſich „auch der Eigenthümer nicht binnen Jahr und Tag, ſo iſt „der König berechtigt, das Gut zu ſich zu nehmen und zu „behalten, derer Lohn unabgekürzt, welche es geborgen „haben. S. R.

Keiner, darf ſich mit geſtrandeten Gut weiter, als was deſſen Bergung betrift, befaſſen, und iſt jeder ſchuldig, wenn er einen ſolchen Unfall entdeckt, den Zollbedienten und Strand-

reutern

reutern davon Nachricht zu geben: diejenigen, ſo das Gut retten, genießen einen billigen Bergelohn.

Königl. Placat v. 23 Iuny 1680. Jusl. W. S. 713.

Streitigkeiten über geſtrandete Fahrzeuge müſſen in dem Lande abgemacht werden, wo die Fracht geſchloſſen und das Gut geladen worden, und wo die ſtreitenden Theile wohnhaft ſind.

Königl. Schreib. v. 11. Januar 1765. Ugglas Samml. T. I. S. 181.

Wenn Schwediſche Schiffe an Franzöſiſchen Küſten Schiffbruch leiden; ſo hat der Schiffer ſich an den nächſten Schwediſchen Conſul zu wenden und von ihm Rath und Beyſtand zu erbitten, ohne daß er ſich an ſeinen beſondern Commiſſionaire wende. Der Conſul darf ſich übrigens in ſolchen Fall nicht in die Verfügungen der Beamten und Gerichtſtühle miſchen, ſondern blos den Schiffer an die Behörde verweiſen, und ihm mit Rath und Aufklärungen zur Ausführung der Sache an Hand gehen. Eine gleiche Reciprocität ſoll auch in Schweden gegen die franzöſiſchen Conſuls beobachtet werden, wenn es verlangt wird.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Coll. v. 14 May 1783.

Zweites Kapitel.

Von des Schiffers Pflicht und Ordnung bey dem Bergen.

„Wann ein Schiffbruch ſich ereignet, iſt der Schiffer „ſchuldig, zuerſt und vor allen Dingen, auf welche Art „es am beſten geſchehen kann, die Leute zu bergen, und ſie „auf dem nächſten Lande anzuſetzen, danächſt das Schiffsgeräthſchaft, Tackel und Tau, und zuletzt das Kaufmannsgut zu retten, wozu er ſeine Leute und ſein Fahrzeug „für einen billigen Lohn hergeben ſoll. Was ſolchergeſtalt

„von das Schiffsgeräthſchaft und den Gütern geborgen „worden, und aufbewahrt werden kann, ſoll der Schiffer „nicht verkaufen oder veräuſſern, ſondern bis zu des Eigen„thümers Verfügung in guter Verwahrung behalten. Han„delt er anders, ſo muß er den daraus entſtehenden Schaden „erſetzen. — Gehen Schiff und Gut gänzlich zu Grunde, „ſo haben der Schiffer und die Schiffsleute von ihrer etwa „noch rückſtändigen Heuer nichts zu fordern. Bergen ſie „aber ſo viel von der Schiffsgeräthſchaft, daß deſſen Werth „ſich ſo hoch, als die Heuer, beläuft, ſo genieſſen ſie ſolche „völlig, ſo wie ſie bedungen worden. Bergelohn mag keiner „erhalten, der nicht beym Bergen behülflich geweſen iſt, und „ſollen die, ſo geborgen haben, das Gut ſo lange behalten, „bis der Lohn ihnen ausgezahlt worden. S. R.

Wann Schiff und Gut durch Sturm oder durch einen andern Zufall verunglückt, muß der Verſicherte dem Verſicherer ſolches anzeigen und mittlerweile ſelbſt oder durch andere zur Bergung des Schiffs und Guts behülflich ſeyn, auch das Geborgene verkaufen, wenn er den Willen und Entſchluß des Verſicherers, auf deſſen Koſten übrigens alles gehet, nicht abwarten kann. Will dieſer die Koſten nicht beſtehen, ſo muß er dem Verſicherten die in der Polize beſtimmte Summe, mit Abzug von 2 p. Ct. auszahlen und hat er nachher weiter kein Recht und Anſpruch auf das, was etwa geborgen werden möchte.

Königl. Verſicherungs - Ordnung v. 2. Oct. 1750. Art. 13. §. §. 1, 2. Modees T. 5. S. 2982.

Drittes Kapitel.

Vom Bergelohn, und wie hoch ſolcher ſeyn müße.

„Wenn jemand fremdes Gut aus einem Schiffbruch oder „einer Seenoth rettet, welches ohne alle Unkoſten Sechszig „Thaler und darunter werth iſt; ſo ſoll die Hälfte der Ber„gelohn ſeyn. Iſt es mehr und bis an zweyhundert und

„vierzig

„vierzig Rthlr. werth, ſo iſt es der vierte Theil. Iſt es „noch mehr werth als zweyhundert und vierzig Rthlr., ſo „ſollen doch nicht mehr als ſechszig Rthlr. an Bergelohn ge„geben werden, es wäre denn, daß dabey mehr Mühe, „Arbeit und Gefahr vorgefallen, welches das Gericht, wo „der Berger wohnt, entſcheiden ſoll, ſo ferne er ſich mit dem „Eigenthümer oder dem, ſo an des Eigenthümers Stelle iſt, „darüber nicht vergleichen kann. S. R.

Als das Seerecht gegeben ward, exiſtirten noch keine Täucher-Einrichtungen in Schweden, welche nachher erſt entſtanden ſind, und von welchen die ſüdliche auf die Bergung der unter Schonen, Halland, Gothenburg und Bohus geſtrandeten Schiffe und Güter gerichtet iſt. Die nördliche Täucher-Geſellſchaft hat ſich die übrigen Provinzen und Küſten des Reichs gewählt.

Königl. Reſol. für die Südliche Täucher-Geſellſchaft v. 26 April 1692. Königl. Privileg. der Nördlichen Täucher-Geſellſchaft v. 19. May 1729.

Das ausſchlieſſende Recht der ſüdlichen dauert bis und mit zum Schluß des Jahrs 1802, und das der nördlichen bis und mit 1799.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Colleg. v. 8 Febr. 1770 und v. 19. Sept. 1775.

Sie dürfen nicht mit einander vereinigt werden.

Königl. Reſol. auf der Städte Beſchw. v. 12. April 1739 §. 13. MODEES W. Th. 2. S. 1453.

Die Täucherey-Intereſſenten ſind vor andern berechtigt, verunglückte und geſtrandete Schiffe, Fahrzeuge und Güter ſo über dem Waſſer ſtehen, und auf dem Waſſer fließen, oder an den Strand getrieben ſind, zu bergen: doch ſind leck gewordene Fahrzeuge darunter nicht begriffen, welche, um ſich zu helfen, zum Löſchen in einem Hafen einlaufen, indem die Rehder, Schiffer und Befrachter die Freyheit haben, ohne jemandes Eindrang mit eigenen Leuten, wenn es thunlich iſt, Schiff und Gut zu retten. Damit nun die verunglückten nicht darunter leiden, wenn ſie gezwungen werden, zur Rettung und Bergung des Ihrigen die Ankunft der Täucher abzuwarten, ſo iſt ihnen geſtattet, ſich der Hülfe anderer, die etwa zur Hand ſind, zu

bedienen, in welchem Fall dieſen Leuten nicht mehr als ein billiger Arbeitslohn beſtanden wird, ſo ihnen von der Tâuchergeſellſchaft auszuzahlen iſt, und dieſe hat ihren Bergelohn nach der Taxe zu erheben. Wann übrigens die Commiſſionairs oder Abgeſchickten der Tâuchergeſellſchaft ſich mit den nöthigen Maſchinen und Inſtrumenten bey dem geſtrandeten Fahrzeuge einfinden, ſo ſollen ſie ungehindert bergen was ſie können, ohne daß diejenigen, die etwa ſchon vorher dazu gedungen waren, es hindern können: dieſe haben aber von den Intereſſenten für das, was ſie vor Ankunft der Tâuchereybedienten ausgerichtet, nach Verhältniß ihrer Mühe und Arbeit eine billige und richtige Bezahlung zu empfangen.

Die Einwohner der Stâdte in Helſingeland, Oſt- und Weſt-Botten, welche hauptſächlich Holzwerk, Bretter und dergleichen verfahren, ſind von den Privilegien der Tâucherey-Intereſſenten, wie auch beym letzten Reichstage in Anſehung des Lootſenweſens geſchehen iſt, ausgenommen, ſo ferne ſie ſelbſt nicht darunter begriffen ſeyn wollen: doch ſoll dieſes nicht zum Prâjudicat für andere Oerter und diejenigen gereichen, welche Eiſenladungen führen, als welche nicht ohne Inſtrumente und Zangen geborgen werden können. Auch die adelichen Privilegien ſollen in ſolchen Fällen nicht gekränkt werden.

Königl. Verordn. v. 18 Nov. 1734. §. §. 1. 2. MODEES W. Th. 2. S. 1105.

Wenn geſtrandetes Gut auf adelichen Grund und Boden antreibt, und keiner zu gehöriger Zeit nachkömmt, ſo wird es damit nach den ſchon ergangenen oder noch künftig ergehenden Geſetzen gehalten.

Adeliche Privileg. v. 16. Oct. 1723. §. 15. MODEES W. Th. 1. S. 472.

Was ſo weit auf das trockne Land geworfen iſt, daß jeder ohne Hinderniß dazu kommen könne, kann er gegen billige Belohnung bergen und aufbewahren, bis darüber nach dem Seerecht und den Königl. Verordnungen fernerweitig erkannt und verfahren werden könne: doch ſoll den Tâucherey-Intereſſenten ihr Vorrecht zum bergen ſolcher Güter unbenommen ſeyn, ſo

ſo ferne ſie oder ihre Leute zuerſt, oder doch eben ſo geſchwinde, als andere, ſich dazu einfinden.

Schreib. des Königl. Senats a. d. Comm. Colleg. v. 2. Iuny 1714. v. STIERMANNS Polit. Verord. Th. 6. S. 151.

Wann ein Unglück ſich ereignet, und der Schiffer mit ſeinen Leuten in Gemäsheit der Königl. Verordnung vom 18 Nov. 1734. §. §. 1, 2. nicht im Stande iſt, Schiff und Gut zu retten, ſondern Hülfe ſuchen muß, ſo mag der Commiſſionaire, Befrachter oder Schiffer dasjenige zuerſt bergen laſſen, woran ihm am mehrſten gelegen iſt, und welches über dem Waſſer hervorragt oder auf dem Waſſer fließt, und auf dasjenige, ſo ihm zu viel Koſten zu erfordern ſcheint, Verzicht thun, welches ſodann die Taucher-Geſellſchaft für eigene Rechnung heraus-holen kann. Doch müſſen die Intereſſenten für alles, was ſolchergeſtalt entweder durch, oder ohne ihr Zuthun geborgen worden, im Gemäsheit der Verordnung §. 3. ihren Antheil und ihre Gebühr genießen, wogegen ſie gehalten ſind, diejenigen, welche außer den Schiffsleuten, zur Hülfe angenommen worden, billiger Maaßen zu befriedigen.

Königl. Erklärung v. 6. Mart. 1739. §. 1. MODEES W. Th. 2. S. 1394.

Ueber das Geborgene hat der Commiſſionaire, Befrachter oder Schiffer, wenn ein Schwediſcher Einwohner die Seenoth gehabt hat, volle Diſpoſition; er kann es in Verwahrung nehmen oder ſenden, wohin es ihm am bequemſten iſt, ſo daß die Taucherey-Intereſſenten ſich damit weiter nicht zu befaſſen haben, als daß ſie es überzählen und aufzeichnen, da ihnen denn ihr Antheil nach der Taxe vom J. 1734, bezahlt, auch der Zoll für das im Lande zurückbleibende berichtigt wird, für welches letztere die Zollbedienten auf ihren Amtseyd zu ſorgen haben.

Ebend. §. 2.

Uebrigens hat der, ſo die Seenoth erlitten, oder ſein Commiſſionaire Freyheit, das Geborgene in welcher Stadt er wolle, oder, im Fall der Transport zu koſtbar wäre, auf dem Lande in der Gegend, wo es geſtrandet iſt, zu verkaufen, welches aber zur Sicherheit des Zolles, der Städtiſchen und Taucherey-Gebühren und zur Verhinderung alles Streits zwiſchen

 dem

dem Verſicherer und dem Eigenthümer und Berger, nicht anders als auf einer öffentlichen Auction geſchehen, und ſolche nur nach vorhergegangener Bekanntmachung von den Kanzeln, bey Strafe des zu erlegenden Werths der Güter, angeſtellt werden muß, worauf der Magiſtrat und die Auctions-Kammer unter deren Zolldiſtrict die Strandung vorgefallen, genau zu achten, und dabey richtige Protocolle halten zu laſſen haben, damit der Zoll richtig erhoben werde, und ſowohl die Städte, als Auctionsbedienten ihre Gebühren an Zulage, Brücken- Hafen- Wäger- und Auctions- Geldern richtig erhalten. Will aber der Eigenthümer oder Commiſſionaire die Güter in eine andere Stadt zum Verkauf bringen laſſen, ſo daß hier die Auctionskammer und übrigen Bedienten die Angelegenheit beſorgen, ſo werden jene Einkünfte, außer der Zulage, als welche allein der Stadt zufällt, unter deren Zolldiſtrict die Strandung geſchehen, zwiſchen beyden Städten zur Hälfte getheilt, damit kein Streit entſtehe, jede das ihrige genieße und die eine ſich nicht weiter in das Geſchäft der andern miſche. §. 3.

Dem Schiffer und ſeinen Leuten iſt erlaubt, ſich der erſten Hülfe, die er findet, zu bedienen, und zu retten, was er kann, ohne die Ankunft der Täucherey bedienten zu erwarten: damit dieſe aber in ihren ihnen nach der Verordnung von 1734 zu kommenden Gebühren nicht geſchmälert werden, müſſen Schiffer und die Leute eydlich anzeigen, was auſſer dem in den Markrollen und Connoſſementen enthaltenen, wirklich geborgen worden.

Ebendaſelbſt. § 4.

Den Magiſtråten und Kronbedienten liegt es ob, die Täucher-Inſtrumente, womit die Intereſſenten verſehen seyn müſſen, zu beſichtigen, auch zu unterſuchen, ob ſie an den gehörigen Orten hinlängliche Arbeiter haben, wovon ſodann vermittelſt des Landhauptmanns dem Admiralitäts Collegium Bericht erſtattet wird, und dieſes beprüfet, ob die Bedienung und die Inſtrumente hinlänglich seyn, oder ob mehrere an den hauptſächlichſten Orten angeſchafft werden müſſen, ſo daß die Societät auch ihres Orts ihrer Pflicht nachkomme: indeſſen iſt es doch

doch hinlänglich, wenn ſie nur an einem oder andern Ort die koſtbarſten Maſchinen, als Glocken und dergleichen mehr, in Bereitſchaft hält, weil es ihr zu ſchwer fallen würde, ſolche Inſtrumente an jedem Ort zu unterhalten.

Ebendaſ. §. 5.

Weder der Eigenthümer, Commiſſionaire, noch die Täucherey-Intereſſenten ſollen, bey Confiſcation der Waare oder Erlegung des Werths derſelben, das geringſte von dem geborgenen Gut in Kleinen, oder ſonſt verkaufen, ſondern ſolches muß in kleinern und größern Quantitäten auf einer öffentlichen Auction geſchehen.

Ebend. §. 6.

So wie nun die Täucherey-Intereſſenten jede Compagnie für ſich, einer für alle, und alle für einen für den Schaden verantwortlich ſind, ſo durch eigenmächtige Diſpoſition, Verſäumung und Unachtſamkeit entſtehet, ſo ſteht es auch in ſolchem Fall einem jeden, der Seenoth gelitten, frey, ſich entweder mit ſeiner Beſchwerde an den Landshauptmann zu wenden, ſo ferne die Sache von der Art iſt, daß ſie auſſergerichtlich abgethan werden könne, oder auch vor dem Seegericht in der Stadt, unter welcher die Strandung geſchehen, ſeine Anſprüche gegen jeden der Intereſſenten, der am nächſten bey der Hand iſt, oder deſſen Gevollmächtigten, auszuführen, und hat das Seerecht in dieſen Sachen ſo wie andern auf das forderſamſte zu verfahren, ſo daß der Verunglückten ohne Verzögerung alle Hülfe und Gerechtigkeit widerfahre. Auch haben die Landshauptleute und Magiſträte dahin zu ſorgen, daß die Bürgerſchaft und Landleute, auf anſuchen der Täuchergeſellſchaft oder deren Gevollmächtigten, ſich willig und ohne Verzug gegen billige Bezahlung zur Hülfsleiſtung bey dem Bergen einfinden. Die Täuchereygeſellſchaften haben vierteljährlich an das Admiralitätscollegium von ihren Verrichtungen Bericht zu erſtatten, und ſind der Aufſicht dieſes Collegiums unterworfen, welches dahin zu ſehen hat, daß alles ordentlich und nach der Verordnung von 1734 und dieſer Erklärung, ſo jährlich einmal von den Kanzeln zu verleſen, beobachtet werde.

§. 7.

In

In Betracht der großen Koſten, ſo die Intereſſenten auf dieſe nützliche Einrichtung gewandt haben, und fernerhin noch anwenden müſſen, und da ſie ſich anheiſchig gemacht, Kron-Schiffe und Fahrzeuge ohne die geringſte Bezahlung zu bergen, iſt verordnet, daß, wenn ein Schiff auf den Strand geräth oder im Eiſe ſtecken bleibt, ohne daß es übrigens beſchädigt wird, aber doch nicht loskommen kann, wenn es nicht gelöſcht und losgeeiſet, und Schiff und Ladung dadurch gerettet wird, in allem 10 P. C. ſowohl von dem gelöſchten, als durch die Löſchung geretteten Schiff und Gut erlegt werden, da denn die Intereſſenten ſelbſt alle Bergungskoſten tragen. Von dem Gut, ſo aus dem Waſſer von geſtoßenen und umhertreibenden Fahrzeugen geborgen wird, wird ihnen ein Viertel zugelegt; doch müſſen die Eigenthümer für $\frac{1}{4}$, und die Compagnie für $\frac{1}{4}$ des Zolles haften, wogegen dieſe alle und jede Bergungskoſten trägt, auch dahin zu ſehen hat, daß kein geborgenes Gut veruntreuet, ſondern, ſo ferne es im Lande bleibt, gehörig verzollt werde. Für Gut, ſo von geringern Werth iſt, aber doch die Unkoſten vermehrt, als Holz, Mauer- und Dach-Steine, Fahrzeuge, die Sand und Steine zu Ballaſt einhaben, imgleichen Salz und Getraide-Fahrzeuge, deren Ladungen von der Näſſe verderben, werden den Intereſſenten 15 P. C. von dem geborgenen Schiff und Gut beſtanden, nachdem alle auf die Bergung erweislich verwandte Koſten ihnen vom Eigenthümer beſonders vergütet worden. Für Güter, ſo mit Glocken und koſtbaren Maſchinen vom Grunde aufgehohlt werden müſſen, haben ſie ein Drittel zu genießen.

Königl. Verordn. v. 18 Nov. 1734. §. 3. MODEES W. Th. 2. S. 1106.

Sind die Waaren durch das Waſſer ſo verdorben, daß deren Werth dem dafür zu erlegenden Zoll nicht gleich kömmt; ſo mag nach einer von zwey unpartheyiſchen Männern darüber errichteten Taxe der 32ſte Schilling, mit Erhöhung des 4ten Theils darauf, an Landzoll berechnet werden.

Königl. Landzoll-Verordn. v. 19 Sept. 1776. Kap. I. §. 17. MODEES W. Th. 10. S. 667.

Wenn über die Vertheilung und Diſpoſition der geborgenen Güter kein Streit, als welcher gerichtlich entſchieden werden

den muß, obhanden iſt, muß die Täucherey-Societät diejenigen der geborgenen Waaren, die zur Ausſchiffung beſtimmt ſind, binnen Jahr und Tag nach der Bergezeit ausführen laſſen, widrigenfalls nach dieſer Zeit der Belauf der Zollabgaben und Ungelder dafür erlegen.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Coll. v. 6 Decbr. 1744.

Die Täucherey-Intereſſenten, deren Commiſſionairs und Bedienten, wenn ſie mit dem Bergen beſchäftigt ſind, genießen mit den Zollbedienten gleichen Schutzes: wer ſich hiergegen vergeht, und ihnen die geringſte Ungelegenheit verurſacht, iſt zu einer Strafe von 1000 Thlr. S. M. verfallen, ſo wie auch ſie hingegen den Seenothleidenden mit aller Höflichkeit und Hülfe zu begegnen haben. Das Admiralitäts- und das Commerz-Collegium, der Landshauptmann und die Magiſträte in den See-Provinzen haben hierauf ein genaues Augenmerk zu richten, und zu ſorgen, daß dieſes Protectorial jährlich einmal in den Seeprovinzen an den Gerichtstägen, und von den Kanzeln verleſen werde.

Königl. Verordn. v. 1 Oct. 1730. Modees W. Th. 2. S. 843.

Die Societät muß genau darüber wachen, daß ihre Bedienten den Unglücklichen bey eintretenden Unglücksfällen und Seeſchäden ſchleunige Hülfe leiſten, und ihnen mit nichts weiter beſchwerlich fallen, als wozu die Societät nach den Verordnungen berechtigt iſt.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Colleg. v. 13 Nov. 1741.

Die Societät darf auch zu ihren Bedienten keine Kronlootſen gebrauchen.

Königl. Reſol. auf der Städte Beſchw. v. 19. Jan. 1757. §. 9. Modees W. Th. 6. S. 4536.

Bey Strafe von 1000 Th. S. M. iſt es auch verboten, unnöthiger Weiſe und ohne Grund Abänderungen in den Königl. Verordnungen wegen der Täucherey von 1734 und 1739 vorzuſchlagen und nachzuſuchen, oder die Privilegien und Intereſſenten der Täucherey zu kränken und anzugreifen; wer Beſchwerden dagegen zu haben glaubt, kann ſich damit an die behörigen Collegien und Richterſtühle wenden.

Königl. Verordn. v. 8 Sept. 1741. Modees W. T. 3. S. 1726.

Alle Taucher- und Bergungs-Streitigkeiten ſind in den untern Gerichten, als dem Stadt- und Seegerichte, ſummario proceſſu abzumachen, ſo daß die ſonſt gewöhnlichen Schriftwechſel vermieden, und die Sachen nach dem Kap. 12 der Achten Abtheilung (ſ. unten) binnen der dort feſtgeſetzten Zeit und ſo geſchwinde abgemacht werden, als es die Sache ſelbſt und die beſondern Umſtände des Täucherwerks erfordern, da ſie denn, wann ſie bey den Untergerichten abgemacht worden, zur weitern Unterſuchung beym Commerzcollegium fortgeſetzt werden.

Ebendaſ. §. 1. u. 2.

Auch hier müſſen ſie auf das forderſamſte abgethan werden.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Colleg. v. 30 Dec. 1747. Königl. Inſtruct. für das Comm. Coll. v. 15 Juny 1774. §. 4. Mom. 4. Ugglas T. II. S. 206.

Wenn die Unterrichter in ihrem Verfahren Fehler begehen, ſo ſtehet ſolches zur Betreibung des Vice-Advocat-Fiscals beym Königl. Commerzcollegium.

Des Königl. Comm. Coll. Vertheilung der Amtsgeſchäfte zwiſchen den Fiscälen v. 15 April 1776.

Die Protocolle des Stadtgerichts ſowohl in Bergungs- als Bürgerrechts- Polizey und Oeconomie-Angelegenheiten müſſen das Jahr darauf vor Michaelis bey 6 Rthlr. 32 ßl. Strafe an das Commerz-Collegium eingeſandt, und hienächſt dem Vice-Advocat-Fiscal zum Durchſehen, und zur Verwahrung zugeſtellt werden.

Vergl. Schwed. Geſezb. vom Proceſs Kap. 5. §. 2. Kap. 6. §. 6. Königl. Schreib. a. d. Comm. Colleg. v. 18 Oct. 1779 und des Königl. Com. Coll. Publ. v. 24 Sept. 1771. Modees W. T. 9. S. 923.

Bey Ausführung der Beſchwerden gegen die Urtheile des Untergerichts, den Bergelohn und die Koſten betreffend, findet weiter keine Vollziehung dieſer Urtheile Statt, als die Sicherheit, die dem Berger des Bergelohns und der Koſten wegen an dem geborgenen Schiff und Gut, oder dem dafür geſtellten Pfand oder Bürgſchaft zuſtehet: doch muß der Appellant nach dem Schwed. Geſezb. Abth. vom Proceß Kap. 26. §. 1. für Schaden und Koſten Bürgſchaft ſtellen. Bergungsſtreitigkeiten müſſen von den Untergerichten in Uppland, Stockholmslehn,

Lehn, Södermannland, Weſtmannland, Koparbergs-Lehn, Nerike und Geſtrikeland binnen 20 Tage beym Commerzcollegium fortgeſetzt werden: aus Helſingeland, Herjedalen, Oſtgothland, und den Landshauptmannſchaften, Jönköping, Kronoberg, Calmar, Elfsborg, Skaraborg, und Weſt-Nordland, binnen 30 Tage von Wermeland, Schonen, Halland, Blekkinge, Dahl und Bohus und Weſterbottn, binnen 35 Tage, und von Gothland, Oſtbottn und Finnland, binnen 45 Tage, den Tag nicht mitgerechnet, da die Urthel des Untergerichts publicirt worden. Den Untergerichten liegt ob, im Fall einer von den Parten von den Urtheln in Bergungsſachen binnen der geſetzlichen Zeit appellirt, auf der Urthel deutlich zu bemerken, binnen welcher Zeit eine Abänderung derſelben beym Königl. Commerzcollegium nachzuſuchen, und was dabey zu beobachten ſey. Was endlich die Beruffung an Sr. Königl. Maytt. in Bergungsſachen betrifft, ſo ſoll ſolche binnen der im Schwed. Geſezb. Abth. v. Proceß Kap. 30. §. 9. feſtgeſezten Zeit von 30 Tagen bewerkſtelligt werden.

Königl. Schreib. v. 18 Januar 1790 und des Königl. Comm. Coll. Publ. v. 11. Febr. deſſ. J.

Das General-Seekriegs-Comtoir hat, in Anſehung des Täucherey und Bergungswerks, den behörigen Landshauptleuten aufzugeben, daß ſie jährlich zu einer gewiſſen von gedachten Comtoir feſtgeſetzten Zeit durch die Magiſträte in den Städten und die Kronbedienten auf dem Lande, nicht allein die Bergungsinſtrumente beſichtigen, ſondern auch unterſuchen, ob ſolche an allen Orten in hinlänglicher Anzahl vorhanden ſeyen: von dieſen Verrichtungen wird von den Landshauptleuten an das General Seekriegs-Comtoir Bericht erſtattet, damit ſolches beurtheilen könne, ob die Bedienung und die Inſtrumente hinlänglich, oder mehrere hier oder dort anzuſchaffen ſeyen, ſo daß die Täucherey-Intereſſenten ihres Orts auch ihrer Obliegenheit nachkommen. Gedachtes Comtoir muß auch noch auſſer dieſen Beſichtigungen, wann, ſo oft, und wo es nöthig iſt, unterſuchen laſſen, wie die Seenothleidenden bedienet worden, ſo wie auch die Intereſſenten bey jeden Vierteljahrs Schluß von

den, während dieſer Zeit, vorgefallenen Strandungen, und wie den dabey verunglückten geholfen worden, an das Comtoir Bericht zu erſtatten haben. Da auch, im Fall Kron-Fahrzeuge und Güter verunglücken, die Täucherey-Societät ſelbige ohne weitere Bezahlung, die etwa dabey vorgefallenen erweislichen Koſten ausgenommen, bergen muß, ſo hat das General-Seekriegscomtoir ſie zu dieſer ihrer Pflicht anzuhalten, und im Fall einiger Nachläſſigkeit, die Schuldigen zur Verantwortung zu ziehen. In Betreff des Bergens verunglückter Kauffarthey-fahrzeuge und deren Ladungen haben die dabey intereſſirten Theile die darüber etwa entſtehenden Streitigkeiten gehörigen Orts anhängig zu machen.

Königl. Inſtr. für das General-Seekriegs-Comtoir vom 5 May 1791 Art. 4.

Viertes Kapitel.

Wann ein Schiff gefunden wird, wie es ſoll kund gemacht werden, und von der Strafe derer, die es verhehlen.

„Alles Gut ſo aus der Seenoth gefunden, aufgefiſcht und „geborgen wird, ſoll binnen einem Tage, oder ſo bald es „geſchehen kann, dem Landshauptmann oder Statthalter „des Orts gemeldet werden, welcher ſolches in Abweſenheit „des Eigenthümers, nachdem der Bergelohn bezahlt wor„den, entgegen nehmen, das verderbliche veräuſſern, und „das dafür Gelöſete zugleich mit dem übrigen, welches ver„wahrt werden kann, in des Königl. Einnehmers Verwah„rung geben ſoll. Wer hiergegen handelt, das Gut unter„ſchlägt, oder auf irgend eine Art ſich zueignen will, was „ihm nicht gehört, der ſoll für einen Dieb und Räuber ge„halten werden, und nicht allein ſeinen Bergelohn verlieh„ren, ſondern auch, nach dem die Sache beſchaffen iſt, an „Leib und Leben geſtraft werden: iſt ein ſolcher im Dienſt

„der

„der Rehder oder Befrachter, ſo daß er Lohn von denen ge„nießt, deren Gut er ſich zueignen will, ſo ſoll er ſowohl Le„ben als Eigenthum verlohren haben. S. R.

Wenn die Strandreuter geſtrandetes Gut treffen, müſſen ſie dabey ſo zu Werke gehen, daß es in guter Ordnung geborgen, und von den Geborgenen nichts verwahrloſet, auch ein Verzeichniß darüber aufgeſetzt werde, welches an die Zollkammer einzuſenden iſt.

Königl. Regl. für die Seezoll-Bed. v. 5 Dec. 1724. §. 18. MODEES W. T. I. S. 597.

Wer etwas, während einer Feuer- oder Waſſersnoth, in einem Schiffbruch, oder bey Gewaltthätigkeiten oder einem feindlichen Angriffe, ſtiehlt, wenig oder viel, oder was aus einer ſolchen Gefahr geborgen worden, ſoll gehenkt werden.

Schwed. Geſezb. Abth. v. Verbrechen Kap. 42. §. 2.

Stiehlt einer etwas von einem geſtrandeten oder ohne Mannſchaft an Land getriebenen Schiffe oder Gut; ſo ſoll er es wieder erſetzen, und den vierdoppelten Werth des Geſtohlnen büßen.

Ebendaſ. §. 5. Vergl. Königl. Schreib. v. 20 Dec. 1737. Iusleen S. 13.

Wer ſich auf Räuberey legt zu Waſſer oder zu Lande, der ſoll, er mag mehr oder weniger geraubt haben, nebſt allen ſeinen Mitſchuldigen, die rechte Hand und den Kopf verlieren. Ueberfallen ſie jemanden, ohne doch ihre böſe Abſicht auszuführen, ſo ſollen ſie gleichwohl das Leben verlieren.

Ebendaſ. Kap. 21 §. 1.

Wer auf einem geſtrandeten oder an Land getriebenen Fahrzeuge, worinn Leute oder Güter befindlich ſind, Feuer anlegt, ſoll ſein Leben und bewegliches Eigenthum verlieren, und der beleidigte Theil zuvörderſt aus ſeinem beweglichen und feſten Eigenthum des erlittenen Schadens wegen befriedigt werden. Raubt einer von einem geſtrandeten oder an Land getriebenen Fahrzeuge mehr oder weniger, während die Schiffsleute in der Nähe ſind, und das Gut retten wollen; ſo ſoll er gerädert, und der Schade erſetzt werden. Eben dieſes gilt von dem, der mit Rath oder That dabey behülflich geweſen iſt.

Ebend. §. 4.

Raubt einer in einer Waſſersnoth, was aus der Gefahr gerettet worden, es ſey wenig oder viel, ſo verliert er die rechte Hand, das Leben und ſein bewegliches Eigenthum.

Ebend. §. 5.

Findet einer etwas, wozu ſich kein Eigenthümer meldet, ſo nimmt der Grundeigenthümer die Hälfte, und der Finder die andere. Alte Münze, Gold, Silber, Kupfer, Metall und Kunſtſtücke müſſen dem Könige zum Vorkauf angeboten werden. Kauft er ſie, ſo zahlt er den vollen Werth und ein Achtel obendrein. Dieſes Kaufgeld bekömmt der Finder.

Schwed. Geſezb. Abth. v. Verbrechen. Kap. 48. §. 2.

Fünftes Kapitel.

Vom Wahrzeichen, wo ein Wrack liegen geblieben iſt.

„Läßt jemand einen Schiffswrack oder dergleichen unter „Waſſer liegen, ſo ſoll er ein Merkmahl oder Wahrzeichen „darauf ſetzen, oder allen Schaden gut thun, der dadurch „verurſacht werden mögte. S. R.

Sechſtes Kapitel.

Von der Strafe derer, die einen Schiffbruch veranlaſſen.

„Sollte jemand nach einem mörderiſchen Gewinn ſo gierig „ſeyn, daß er unter dem Vorwand des Fiſchens zur Nacht„zeit in Böten und auf Klippen Feuer anzündete, oder aller„hand andere Künſte gebrauchte, um dadurch den Seefah„renden aus dem Fahrwaſſer auf eine Untiefe zu leiten, ſo „daß Schiff Gut und Leute dadurch zu Schaden und Un„glück kämen, ſo ſoll derjenige, und alle, ſo mit ihm in „Rath und Geſellſchaft geweſen, an Leben und Eigenthum „geſtraft

„geſtraft werden, je nachdem der Schade und die That „grob und groß befunden worden. Und iſt hiemit ebenfalls „allen und jeden verboten; an Orten, wo das Fahrwaſſer „vorbeygeht, dergleichen Feuer zu gebrauchen, bey gleicher „Strafe, als wenn Schade dadurch entſtünde. S. R.

Macht einer falſche Feuer oder errichtet andere Zeichen, um Seefahrende zu verleiten, und zu einem Schiffbruch Anlaß zu geben, ſo ſoll er mit 32 Paar Ruthen beſtraft werden, wenn gleich kein Schade entſtünde. Ebendaſſelbe gilt von dem, der in derſelben Abſicht die im Seegrunde oder am Strande ausgeſteckten Zeichen ausreißt, oder das Fahrwaſſer in der See und auf Strömen verſchüttet oder verſtopft, da er denn auch alles wieder in den vorigen Stand ſetzen muß. Geſchiehet Schaden oder Schiffbruch, ſo ſoll er geköpft und gerädert, auch der Schade von dem Seinigen erſetzt werden.

Schwed. Geſezb. Abth. v. Verbrechen Kap. 21. §. 2.

Mit derſelben Strafe ſoll auch der belegt werden, ſo entweder vorſetzlich ein Loch in ein Schiff hauet, ſo daß es zu Grunde ſinket oder es auf irgend eine andere Art vorſetzlich niederſenkt, oder auf den Strand ſetzet, ſo daß Schiffbruch entſtehet.

Königl. Verordn. v. 31. Jan. 1751. MODEES W. T. 5. S. 3067.

Verſäumt einer das Feuer auf dem Leuchtthurm zu unterhalten, oder es zur gehörigen Zeit anzuzünden, ſo büßt er hundert Thaler und erſetzt den Schaden. Iſt ſolches vorſetzlich geſchehen, ſo tritt die vorher in dieſem §. angezeigte Strafe ein.

Kap. 21. §. 2. am angef. Ort.

Wer an einem Feuer- und Leuchtthurm vorſetzlicherweiſe etwas zerbricht oder davon entwendet, es ſey wenig oder viel, wird mit zwey und dreyßig Paar Ruthen beſtraft, und ſoll alles wieder in den vorigen Stand ſetzen: wird dadurch Schade und Schiffbruch verurſacht, ſo ſoll er den Kopf verlieren und gerädert auch der verurſachte Schade von dem Seinigen erſetzt werden: wer ein ſolches Verbrechen beweislich, und ſo daß der Thäter deſſen überführt werden kann, entdeckt, ſoll eine Belohnung von Einhundert Th. S. M. erhalten.

Königl. Verordn. v. 21 July 1761. MODEES W. T. 7. S. 5052.

In

In jene Strafe iſt auch derjenige verfallen, der auf irgend eine Art in den Scheeren die in den Felſen angebrachte Ringe ausbricht und ſtiehlt, oder Pricken, Pfähle oder andere See-zeichen verrückt und wegnimmt. Wer Gewalt an denen, ſo Schiffbruch gelitten, verübt, und einen davon tödtet, ſoll ge-rädert, und ſein bewegliches Eigenthum eingezogen werden. Wer ſolche Leute verwundet oder ſonſt übel behandelt, ſoll das Leben verlieren, und von ſeinem beweglichen Eigenthum nimmt die Krone die eine Hälfte, und die andere der Kläger.

Schwed. Geſezb. am angef. Ort Kap. 21. §. 3.

Wird einer überführt, daß er von einem vorgefallenen Seeſchaden Nachricht gehabt, ohne ſolches bey dem nächſten Kronbedienten, Zollkammer oder andere Behörde, im Fall keine Bedienten der Taucherey daſelbſt zur Stelle ſind, gemel-det zu haben, ſo iſt er in eine Strafe von 20 Th. S. M. ver-fallen: wogegen derjenige ſo ſolches anzeigt, eine billige Ver-geltung zu empfangen hat. Die Kronbedienten müſſen, wenn ſie von einem ſolchen Vorfall Nachricht erhalten, durch Herbey-rufung der nächſt wohnenden den Nothleidenden alle mögliche Hülfe und Unterſtützung angedeihen laſſen, widrigenfalls ſie das erſte Mal ihren halbjährigen Lohn, das zweyte Mal den ganzen Jahrslohn, und das dritte Mal den Dienſt verlieren.

Königl. Verordn. v. 28 Nov. 1766. MODEES W. T. 8. S. 7419.

Damit nun ein jeder um deſto mehr bemühet ſey, alle Gewaltthätigkeit von Verunglückten abzuwenden, und ihnen willig an Hand zu gehen, dieſe auch deſto ſicherer ſeyn können, und bey ſolchen Vorfällen ſchadlos geſtellt werden; ſo müſſen von jedem Vollhofe, (Viertel- und Halbe Höfe mit berechnet) in dem Diſtrict, wo ein geſtrandetes Schiff beraubt, zerhauen oder verbrannt wird, fünf Th. S. M. erlegt werden, welche der Landshauptmann ſowohl von Königl. als adelichen auch Pre-diger- und Bauer-Höfen einzufordern und den Verunglückten zuzuſtellen hat, nachdem vorher genau unterſucht worden, wie viel Gut das beraubte Fahrzeug am Bord gehabt, und an das Ufer gebracht habe, und wie viel hätte gerettet werden können, wenn nicht Raub und Gewaltthätigkeit dazwiſchen gekommen und das Bergen deſſelben verhindert hätte; ſo wie denn auch

alles Gut, ſo entweder in der See über Bord geworfen, oder auf andere Art ohne jemandes Schuld verlohren gegangen, hierunter nicht mitgerechnet, und diejenigen von aller Strafe und allem Beytrage zur Erſetzung des Schadens befreyet ſeyn ſollen, welche darthun können, daß ſie allen Fleiß angewandt haben, den Verunglückten zu helfen, der Gewaltthätigkeit zu ſteuern und die Schuldigen auszuforſchen und anzugeben.

Königl. Placat v. 6 Dec. 1697. Jusl. W. S. 1490.

Siebentes Kapitel.

Von den Lootſen, deren Pflicht und Beſtrafung.

„Auf allen Fahrwaſſern, wo Lootſen nöthig ſind, oder gebraucht zu werden pflegen, iſt jeder Schiffer ſchuldig, ſie „zu gebrauchen und anzunehmen. Thut er ſolches nicht, ſo „ſoll er jedesmal 150 Thaler büßen, die in drey Theile zwi„ſchen dem Angeber, dem, ſo die Klage zuſteht und den ar„men Seefahrenden vertheilt werden: auch muß er noch al„len dadurch verurſachten Schaden den Rehdern und Be„frachtern, ſo ſolchen erlitten haben, erſetzen. S. R.

Alle fremde Kriegs- und Kauffarthey-Schiffe ſowohl, als alle nach fremden Orten abſegelnde und von daher einkommende ſchwediſchen Fahrzeuge müſſen bey allen Lootsplätzen, ſo ſie paſſiren, Lootſen nehmen, und die Loots- und Leuchtgelder erlegen.

Königl. Verordn. v. 19 April 1781. §. 1.

Alle einheimiſchen bedeckten Fahrzeuge, ſo zwiſchen einheimiſchen Orten ſegeln, mögen ohne Rückſicht auf den Eigenthümer und die Heymath, wenn der Schiffer es will ohne Lootſen ſegeln; doch müſſen diejenigen, ſo über fünf Fuß tief liegen, den vierten Theil der Lootsgelder und die volle Leuchtabgabe, beyde nach der Taxe von 1781, erlegen: aber ſowohl dieſe, als kleinere Fahrzeuge, obgleich ſie ſolchergeſtalt nicht verbunden ſind, Lootſen zu nehmen, müſſen doch nach der Seglations-Ordnung

vom 15 Juny 1774, ſo oft ſie den Sund, oder im Finniſchen Meerbuſen das Vorgebürge Porkala paſſiren, beym Einſegeln von der offenen See Lootſen nehmen, und Lootſen- und Leucht-Gelder bezahlen, bis die Viſitation geſchiehet oder der Zollbediente an Bord kömmt. Uebrigens muß der oberwähnte vierte Theil der Lootsabgabe nebſt den Leuchtgeldern in der Landzollkammer des Orts, wo das Fahrzeug ankömmt, erlegt werden, und zwar blos für diejenigen Loots-Gewäſſer, ſo das Fahrzeug auf ſeiner Reiſe von Hauſe nicht hat vermeiden können.
Königl. Verordn. v. 30 Dec. 1782. §. 1.

Alle Oſt- und Weſt-Bottniſche, auch Weſtnordländiſche Fahrzeuge, ſo auf Stockholm ſegeln, erlegen dieſe Abgaben blos für den Weg von Furuſund nach Stockholm; aber bey jeder andern Fahrt nach fremden oder einheimiſchen Orten, auſſer ihren eigenen Diſtricten, müſſen ſie da, wo eine Lootſeneinrichtung iſt, gleich allen andern einheimiſchen Fahrzeugen die Loots- und Leucht-Gelder erlegen.
Ebendaſ. §. 2.

Alle Finniſchen und bedeckten Fahrzeuge, wenn ſie nach Stockholm ſegeln, ſind von der Viertel-Lootsabgabe und den Leuchtgeldern für den längern Weg als von Furuſund nach Stockholm, frey: doch ſoll dieſe Freyheit hinkünftig eben ſo wenig als vorher in ihrer übrigen Fahrt nach fremden und einheimiſchen Orten Statt haben.
Ebend. §. 3.

Alle Fahrzeuge, ſo Eiſenerz zur Hauptladung einhaben, oder mit Ballaſt abgehen, um ſolches zu holen, ſind von aller Loots- und Leucht-Abgabe frey, aber erlegen ſolche in ihrer ſonſtigen Fahrt, gleich andern einheimiſchen Fahrzeugen.
Ebend. §. 4.

Alle offne Böte und Schuten, die vierzig Faden Holz nach dem alten Maas und darüber tragen können, oder was dem im Umfange und in der Schwere gleich kömmt, müſſen, ohne Rückſicht auf den Eigenthümer, an Lootsgeld je nachdem ſie tief gehen, Einen Schilling für den Fuß erlegen, doch nur einmal auf jeder ganzen Reiſe, wogegen ſie von aller Leuchtabgabe frey ſind. Auch wird von den Gebühren, derer Lootſen, die

die von und nach den Städten Stockholm und Gothenburg lootſen, ein Viertel einbehalten, welches dem Lootſen-Fond zur Unterhaltung und Verbeſſerung des Lootſenwerks zufällt.

Ebendaſelbſt §. 5.

Pommerſche Fahrzeuge, welche allezeit Lootſen nehmen müſſen, bezahlen an den Schwediſchen Lootsſtellen, gleich den einheimiſchen, nach fremden Orten gehenden, ſowohl Loots- als Leucht-Gelder.

Königl. Verordn. v. 19 April 1781. §. 7.

Alle Schiffe und Fahrzeuge, die aus der Nordſee oder aus dem ſüdlichen Theil der Oſtſee nach Stockholm kommen, oder von hier dahin abgehen, und das Fahrwaſſer bey Sandhamn paſſiren, ſollen auſſer dem Loots- und Leuchtgelde für dieſes Fahrwaſſer, ſolches auch für die Fahrt zwiſchen Landsort und Dalarö erlegen; diejenigen aber, ſo directe von den Küſten von Curland, Eſtland, Liſland, Ingermannland und Finnland, oder den nordwärts belegenen Schwediſchen und Ruſſiſchen Plätzen kommen, ſollen beym Gebrauch des Weges von Sandhamn hinkünftig, wie bis jetzt, blos die Loots- und Leucht-Abgaben für die Strecke von Sandhamn nach Stockholm bezahlen.

Ebendaſ. §. 8.

Wenn ein ausgelootſtes Fahrzeug wegen Veränderung des Windes genöthigt wird, in denſelben Hafen wieder zurückzugehen, und der Lootſe noch am Bord iſt, ſo ſoll er es wieder zurücklootſen, ohne weitere Bezahlung, als für die erſte Auslootſung: iſt er aber ſchon von Bord, doch das Schiff ihm noch nicht aus dem Geſicht, ſo muß er es für das halbe Lootsgeld wieder zurückführen. In allen ſolchen Fällen, und wenn ein Fahrzeug innerhalb drey Tagen nach der Abſegelung durch Noth gezwungen wird, in denſelben oder einen andern Schwediſchen Hafen zurückzukehren, werden keine Loots- und Leucht-Abgaben an die Krone bezahlt: aber dem Lootſen bezalen ſie ſeine beſondern Gebühren nach der Taxe, ſo oft ſie ſich ſeiner bedienen.

Ebend. §. 9.

Wird nach andern Plätzen hingelootſet, alswo Lootſenhöfe ſind, ſo wird die Bezahlung nach Verhältniß der Weite des

Weges berichtigt, je nachdem die Taxe ſolche bis zum nächſten Lootsplatz beſtimmt.

Ebendaſ. §. 10.

Wenn ein Schiff dem Lootſen das Signal giebt, er ſich zur rechten Zeit auch einſtellt, ſo erhält er, wenn er nachher auch nicht gebraucht wird, doch ſeine volle taxmäßige Bezahlung, aber an die Krone wird ſodann keine Loots- und Leucht-Abgabe bezahlt.

Ebendaſ. §. 11.

Größere Gebühren, als welche die Taxe feſtſetzt, darf der Lootſe nicht nehmen, widrigenfalls er das erſte Mal, daß er ſich damit betreten läßt, 3 Rthlr. 16 ßl. Spec., die dem Angeber allein zufallen, das zweyte Mal aber doppelt ſo viel büßen muß, und das dritte Mal ſeinen Dienſt verliert. Sollte aber das Fahrzeug Maſt, Rundholz oder Segel verlohren haben, oder ſonſt in ſolche Lage gerathen ſeyn, daß es von ſelbſt nicht wieder in das rechte Fahrwaſſer kommen, und der Lootſe es nur mit Gefahr retten könne; ſo iſt es ihm erlaubt, für Privat-Fahrzeuge ſich mehr bezahlen zu laſſen, als die Taxe beſtimmt, doch keine größere Summe, als die auf jede am Bord befindliche Perſon 6 Rthlr. ausmacht, welches, nebſt den übrigen Schifsungeldern, ſogleich bezahlt werden, aber dem Lootſen und denen, die ſich mit ihm in Gefahr begeben, zur Vertheilung zufallen ſoll.

Ebendaſ. §. 12.

Wird der Lootſe durch böſes Wetter oder andere Urſachen, woran er nicht Schuld iſt, gezwungen am Bord zu bleiben oder mit einem fremden Fahrzeuge länger See zu halten, als er ſonſt dazu verbunden iſt, ſo müſſen ihm vom Schiffer für jede überſchießenden vier und zwanzig Stunden 24 Öre erlegt werden.

Königl. Schreib. v. 18 Juny 1754. MODEES W. Th. 7. S. 4921.

Wenn ein Fahrzeug über 4 Fuß tief liegt, ſo werden 5 Fuß gezählt, über 5 Fuß, 6, und ſo weiter.

Königl. Verordn. v. 29 April 1781. §. 15.

Was in dieſer Verordnung in Anſehung der Leuchtabgabe feſtgeſetzt iſt, betrifft blos die, vermittelſt Königl. Schreibens vom

vom 31 October 1758 verordnete, neue und allgemeine Leucht-Abgabe.

Ebendaſ. §. 16.

Wer ſchuldig iſt, den Lootſen zu nehmen; aber es nicht thut, ſoll 25 Rthlr. Spec. büßen und überdem den dadurch entſtehenden Schaden erſetzen.

Ebendaſelbſt §. 17.

Wer dem Lootſen das Signal giebt, ihn aber nachher nicht gebraucht, erlegt 1 Rthlr. 32 ßl. Wer ſich ſeiner bedient, ihn aber nicht bezalt, ſoll 3 Rthlr. Spec. büßen, und die im obenangeführten 11 §. verordneten Abgaben erlegen.

Ebendaſelbſt §. 18.

Es iſt den großen Seezoll- und kleinen Zoll-Kammern im ganzen Reiche verboten, Zollpäſſe zu ertheilen, oder beym Ein- und Ausgehen Fahrzeuge zu clariren, ehe beſcheinigt worden, daß die Lootsgelder bezalt ſeyen: der Jacht-Lieutenant und andern Zollbediente müſſen den Lootſen hiebey auch behülflich ſeyn, und ihnen die nöthigen Ausrechnungen über die für ihren Lootsweg zu erlegenden Loots- und Leucht-Abgaben zukommen laſſen, auch ein Annotations-Buch halten, worin der Jachtlieutenant oder ein anderer Zollbediente, wenn er zur Hand iſt, ſonſt aber der Schiffer, und wenn dieſer nicht will, der Lootſe ſelbſt, wenn er ſchreiben kann, nebſt Tag und Datum anzeichnen muß, was er empfängt, auch darüber eine Quitung ausſtellt, die, wenn er ſelbſt nicht ſchreiben kann, und kein anderer Ausweg iſt, wenigſtens mit ſeinem Handzeichen verſehen ſeyn muß.

Königl. Schreib. v. 1 Febr. 1769. MODEES W. Th. 9. S. 905.

Einheimiſche Seefahrende, die ſich ohne Noth verbotene Lootswege bedienen, und in unerlaubte Häfen einlaufen, ſollen mit einer Strafe von 33 Rthl. 16 ßl. Spec. belegt werden, und fremde, ſo wie auch die Lootſen ſelbſt wenn einer von ihnen ſchuldig befunden wird, 50 Rthlr. Spec. büßen.

Königl. Verordn. v. 19. April 1781 §. 20.

Die Strafgelder, ſo ſolchergeſtalt erlegt werden, fallen in drey Theile, an die Krone, den Angeber und den, ſo die Klage darüber zuſteht, und fällt der Kronantheil in die Admiralitäts-

Einquartirungskaſſe, und der Klägerantheil demjenigen Lootsbedienten zu, der zu klagen berechtigt iſt.

Ebendaſ. §. 21.

„Wird nun ein Lootſe angenommen, ſo muß er fragen, „und Schiffer und Steuermann ihm bekannt machen, wie „tief das Schiff gehe. Wenn ſie ſolches nicht gebührend „thun, und Schade daraus entſteht; ſo ſind ſie nicht allein „ſchuldig, denſelben zu erſetzen, ſondern büßen auch noch an „den Lootſen, den ſie hintergehen wollten, neun Thaler für „jeden Fuß, den das Schiff tiefer gehet, als angegeben war. „Und ſoll der Schiffer mit des Lootſen Quitung beweiſen, wie „viel Fuß er angegeben, und ihn darnach bezalt habe, ſo „ferne ſolches in Rechnung angenommen werden ſoll. S. R.

Jetzt muß der Schiffer, der eine unrichtige Fußzahl angiebt, für jeden verſchwiegenen Fuß 3 Rthlr. erlegen. Findet ſich hingegen, daß der Lootſe mit dem Schiffer einverſtanden geweſen, um die rechte Fußzahl zu verbergen, ſo büßt er doppelt ſo viel, als der Schiffer.

Königl. Verordn. v. 19. April 1781. §. 19.

„Von der Zeit an, daß der Lootſe an Bord kömmt, „und bis dahin, daß er das Schiff in Sicherheit gebracht „habe, ſo daß es beim Auslaufen, unbeſchädigt und ohne „Gefahr vom Grunde zur See gehen, oder beym Einlaufen „auf eine ſo ſichere Stelle vor Anker kommen möge, als der „Schiffer es verlangt, liegt dem Lootſen ob, für Schiff „und Gut zu ſorgen. Tritt auf irgend eine Art ein Unglück „ein, woran er als ſchuldig erſcheint, ſo ſoll die Sache un„terſucht, und er ſodann mit Abſetzung, oder am Leibe und „Eigenthum geſtraft werden, je nachdem ſein Unverſtand „oder Unachtſamkeit groß befunden wird. Iſt ſolches durch „Bosheit, Vorſatz und Untreue entſtanden, ſo mag der „Kläger ſein Leben fordern. Geſchieht es durch Sturm und „Unwetter, ſo findet keine Klage gegen ihn Staat. S. R.

Alle die zum Lootſenweſen gehören, ſind verbunden, in den ihnen angewieſenen Orten und Städten zu wohnen und ſich aufzuhalten,

zuhalten, ſo lange die Fahrt dauert und offenes Waſſer iſt; beſonders müſſen die Lootſen in den Scheeren und dem Fahrwaſſer bey Stockholm, wo die mehrſte Fahrt, mithin eine deſto gröſſere Aufmerkſamkeit nöthig iſt, wenn ſie noch zu Hauſe und nicht ſchon zum Lootſen ausgeſandt ſind, jeden Tag und jede Stunde aufmerkſam ſeyn, und ſich auf dem daſigen Lootſen-Comtoir einfinden: die übrigen verſammeln ſich bey ihren Alterleuten: ſie müſſen allezeit bereit ſeyn, auf der Alterleute oder anderer Behörden Befehl an Bord desjenigen Schiffs oder Fahrzeugs zu gehen, wohin ſie beordert werden, und ſich nicht an unbekannten Stellen in der Stadt oder auf den Dörfern oder andern entfernten Orten aufhalten, damit durch ihre Nachläſſigkeit die Seefahrenden nicht in ihren Reiſen aufgehalten werden, ſo wie ſie auch, wenn ſie einmal auf ein Schiff oder Fahrzeug beordert und angekommen ſind, dort bleiben müſſen, bis es unter Segel gehet. Von der Zeit, daß ſie an Bord gekommen, und ſo lange das Lootſen dauert, haben ſie die gewöhnliche Schiffskoſt nebſt Getränk zu genießen. Wer von ihnen ſich nicht an dem ihm angewieſenen Ort finden läßt, und aufwartet, ſondern ſich vorſetzlich verborgen hält, und die Reiſenden, beſonders bey gutem Winde, verſäumt, büßt für jede Stunde 1 Th. S. M., bleibt er aber gänzlich aus, ſo daß ein anderer an ſeine Stelle genommen werden muß, ſo erlegt er das erſte Mal 5 Th. und das zweite Mal zehn Th. S. M. und wenn er ſich nicht beſſert, ſondern ſich dergleichen öfter zu Schulden kommen läßt, ſo wird er nach Beſchaffenheit ſeines Vergehens, mit einer arbiträren Strafe belegt. Dieſes gilt auch von den Lootſen an andern Orten und Städten und allen Aus- und Einlaufs-Plätzen, welche ihrem Altermann ſo nahe wohnen, daß ſie ſich täglich bey ihm einfinden können. Diejenigen, welche ſo weit entfernt wohnen, daß ſie nicht täglich aufwarten können, ſollen übrigens, jeder an ſeinen Platz auf die ihnen zukommenden Lootſungen fleißig Acht geben, damit kein Seefahrender durch ihre Nachläſſigkeit in ſeiner Reiſe aufgehalten werde, widrigenfalls ſie auf obenbeſagte Art beſtraft werden.

Königl. Lootſen - Ordnung v. 19 Sept. 1696. §. 2. v. Stiernemanns Pol. Verordn. T. 5. S. 597.

So

So wie nun alle Lootſen ihren Vorgeſetzten in allen Stücken gehorſam ſeyn müſſen, ſo ſollen ſie auch vor allen Dingen, wenn ſie von ihnen auf Königl. oder Privat-Fahrzeuge, je nach dem ein jeder dazu geſchickt iſt, nach der deshalb an jedem Ort ergangenen Verordnung beordert werden, demſelben gutwillig nachkommen: ohne ſich deſſen zu weigern, noch weniger ein anderes als das angewieſene Schiff wählen: wer ſich widerſetzt, und nicht mit dem ihm angewieſenen Schiffe gehen will, ſondern ein anderes nach Gefallen wählt, der ſoll das erſte und zweyte Mal zehn Th. S. M. büßen, in wiederholten Fällen aber mit Gaſſenlauf beſtraft werden.

Ebend. §. 3.

So ſollen auch alle Lootſen, ſo an dem äuſſerſten Einlaufsorten wohnen, beſtändig ihre Aufmerkſamkeit auf die See richten, und auf die daher kommenden Fahrzeuge bey Zeiten Acht geben, damit ſie ihnen zu rechter Zeit in die See entgegen gehen können, ehe ſie auf eine Untiefe ſtoßen, auch die andern Lootſen in den Scheeren, jeder an ſeinem Ort, darauf merken, daß ſie die bey ihnen ankommenden Fahrzeuge gehörig entgegen nehmen und lootſen, zu welchem Ende ſie auch mit tauglichen Böten, Segel und Geräthſchaft verſehen ſeyn, und jeder Zeit, ſowohl an den Wochen- als Sonn- und Feſt-Tagen ſo viele Leute zu Hauſe haben müſſen, daß ſie erforderlichen Falls dem Lootſen an Bord helfen können, widrigenfalls und wenn ſie ſolches verſäumen, und ſich nicht bemühen, nach Möglichkeit den Schiffen bey Zeiten entgegen zu gehen und an Bord zu kommen, und dadurch Schaden verurſachen; iſt der Lootſe, wenn es ein Käuffartheyſchiff iſt, verbunden, ſolches von dem Seinigen zu erſetzen, und wenn er ſolches nicht kann, ſoll er nach der Straf-ordnung mit Gaſſenlauf beſtraft werden: wenn ein Königl. Fahrzeug aber durch ſolche Nachläſſigkeit merklichen Schaden leidet, übrigens doch in Behalt bleibt, ſo ſoll er den durch ſeine Schuld entſtandenen Schaden erſetzen, und dreymal Gaſſen laufen; kann er den Schaden nicht erſetzen, ſo wird er mit einem neunmaligen Gaſſenlauf beſtraft: wird aber ein Königl. Fahrzeug gänzlich auf den Strand geſetzt, ſo ſoll er das Leben verlieren. Geſchieht auch kein Schade, ſo ſoll doch der Lootſe,

der

der ſich einer ſolchen Nachläſſigkeit zu Schulden kommen laſſen, wenn es ein Kauffarthe yſchiff iſt, zweimal, und iſt es ein Königl. Fahrzeug, dreymal Gaſſen laufen.

Ebendaſ. §. 4.

Sobald der Lootſe an Bord gekommen, muß er ſich gleich erkundigen, wie tief das Schiff gehe, und welche Manier es im Segeln habe, auch fleißig auf das Steuerruder Achtung geben, da ihm denn der Schiffer in dem, was das Lootſen betrifft, nichts zu befehlen, noch zu widerſprechen hat, ſondern ſich vielmehr bemühen muß, das Schiff gebührend zu regieren, und ſowohl im Segeln, Lavieren, als Anckern ſich nach des Lootſens Willen, unb der Nachricht und Warnung zu richten, die er ihm von dem Grunde und dem Fahrwaſſer giebt: thut er ſolches nicht, ſo kömmt alles, was daraus entſteht, auf ſeine Verantwortung: wenn aber durch des Lootſens Verſehen Unglück geſchiehet, entweder durch ſeine Unachtſamkeit, Unwiſſenheit, Trunkenheit oder ſonſtiges Verſchulden, ſo iſt er derſelben Strafe unterworfen, welche im vorhergehenden §. 4. auf ſeine Verſäumung, den Schiffen in Zeiten entgegen zu gehen, geſetzt iſt. Es iſt auch den Lootſen ernſtlich verboten, ſich mit dem Schiffer in ein Einverſtändniß einzulaſſen, um die Fußzahl des Tiefgehens des Schiffes zu verheimlichen und um die Abgaben dafür zu unterſchlagen, es leichter anzugeben, als es iſt; wer ſich damit betreten läßt, ſoll dafür, wie für andern Diebſtahl beſtraft werden.

Ebendaſelbſt. § 5.

Da es wichtig iſt, daß die Pfähle, Pricken, und andern Zeichen, die zur Nachricht und Anweiſung beym Lootſen dienen, beſtändig erhalten werden, und unverändert bleiben; ſo müſſen ſämmtliche Lootſen (Die Stockholmiſchen ausgenommen, welche, weil ſie an einem theurern Ort wohnen, als ihre Kameraden in den Scheeren, davon befreyet ſind) jeder in ſeinem Diſtrict nach der darüber von Alters her gemachten Vertheilung, alle Untieſen mit ſolchen Pricken, Pfälen und andern Zeichen ausmerken, dieſelben beſtändig in der rechten Ordnung erhalten, und dahin ſehen, daß ſie auf keine Weiſe in Unordnung gebracht und weggenommen werden, auch wenn ſie vom Eis-

gange, Sturm und andern Zufällen vergangen ſind, neue ſetzen und einrichten: damit nun dieſe Laſt ihnen erleichtert werde, beſonders die im Frühjahr, wo alle Pricken und Pfähle mehrentheils vom Eisgange ausgeriſſen werden, ſo ſollen alle Bauern in den Scheeren, die dem Lootſen-Fahrwaſſer am nächſten wohnen, bey Einſetzung derſelben behülflich ſeyn, eben ſo wie die Bewohner des platten Landes zur Unterhaltung der öffentlichen Wege verbunden ſind: ſind dieſe Zeichen nun einmal des Jahrs, nemlich zur Frühlingszeit, eingerichtet, ſo werden ſie nachher, von den Lootſen im Stande erhalten, worauf die Alterleute, jeder in ſeinem Diſtricte, ihrer Inſtruction zu Folge gebührend zu halten haben, widrigenfalls der Lootſe, der in dieſem Stücke ſeine Pflicht verſäumt, das erſte Mal 5 Th. S. M. und das zweyte Mal 10 Th. büßen muß: geſchiehet Schade, ſo muß er, wenn es ein Kauffartheyſchiff iſt, denſelben erſetzen, oder wenn er es nicht kann, nach der Straſordnung dafür büßen; iſt es aber ein Königl. Fahrzeug, ſo muß er gleichfalls den Schaden erſetzen, und dreymal Gaſſen laufen, und kann er nicht bezahlen, neun Mal Gaſſen laufen.

Ebendaſ. §. 6.

Auſſerdem ſind ſämtliche Lootſen ſchuldig, wann ſie beym Lootſen begriffen ſind, ſowohl auf der Hin- als Rückreiſe, durch das ganze Fahrwaſſer nachzuſehen ob auch alle Pfähle, Pricken und andere Zeichen vorhanden ſeyen, und auf ihren rechten Stellen ſtehen, auch gehörig in die Augen fallen, widrigenfalls, und wenn ſie ſo nahe ſind, ſelbige nach Möglichkeit wieder in Ordnung zu bringen, ſollte es auch nicht in dem ihnen angewieſenen Diſtrict ſeyn: hiezu ſind auch die Stockholmiſchen Lootſen verpflichtet, obgleich ſie ſonſt, wie oben geſagt worden, vom Setzen und Unterhalten ſolcher Zeichen frey ſind: wenn ſolches aber nicht ſogleich geſchehen kann, oder die Zeichen auch gänzlich verlohren gegangen ſind, ſo haben ſie es bey dem Altermann, unter deſſen Aufſicht der Ort ſtehet, anzuzeigen, damit dieſer denjenigen, ſo dazu verbunden iſt, zur Herſtellung der Ordnung anhalten könne: zeigt jener es nicht gebührend an, ſo muß er 40 Mark S. M. büßen, und wenn Schade entſteht, der durch ſolche Anzeige hätte verhindert werden können, ſo iſt er

er in dieſelbe Strafe verfallen, ſo der Lootſe, der die Zeichen hätte im Stande erhalten ſollen, unterworfen iſt, und welche im vorhergehenden §. 6. gemeldet worden.

Ebend. §. 7.

Danächſt ſollen auch die Lootſen, wenn ſie nach einem Ort ſteuern, wo ein Lootſen-Comtoir oder ein Aufſeher und Altermann iſt, ſogleich bey ihrer Ankunft ſich melden, und ihren Lootszettel abliefern, oder anzeigen, wie tief das Schiff gieng, und was ſonſt paſſiret ſey, widrigenfalls ſie 1 Th. S. M. büſſen müſſen: ſteuern ſie aber nicht bis zum Ort, wo der Aufſeher oder Altermann wohnt, ſondern werden unter Wegs von ihren Kammeraden abgelöſet, ſo haben ſie dieſen von dem Tiefgehen des Fahrzeugs Nachricht zu geben, und ſo ſucceſſive einer dem andern, bis es von dem letzten, die bis zum Aufenthalt des Aufſehers oder Altermanns ſteuern, dieſen zur Annotation angezeigt werden könne.

Ebend. §. 9.

Wann die Lootſen nun ſolchergeſtalt Schiffe und Fahrzeuge nach den ihnen angewieſenen Orten befördert, und ſich wie geſagt worden, auf dem Lootſen-Comtoir und beym Aufſeher und Altermann gemeldet, und von dem Tiefgehen des Fahrzeugs Nachricht gegeben haben, müſſen ſie ſich unverzüglich zurück verfügen, ohne ſich zur Behinderung und Verſäumung der Reiſenden, die ihrer Hülfe etwa bedürftig ſeyn mögten, in den Schenken oder anderswo muthwilligerweiſe aufzuhalten; und weil im Stockholmiſchen Fahrwaſſer, hauptſächlich zwiſchen Stockholm und Dalarö und Landsort, wegen der dortigen ſtarken Schiffahrt, das mehrſte Lootſen vorfällt, ſo daß den daſigen Lootſen keine Nachläſſigkeit nachgegeben werden kann; ſo iſt hiemit verordnet, daß keiner von ihnen auf der Rückreiſe zwiſchen Stockholm und Dalarö länger als 12 Stunden, und zwiſchen Dalarö und Landsort länger als 24 Stunden verweilen ſolle. Hat er aber Sturm und widrigen Wind, ſo wird ihm zwar eine längere Zeit zugeſtanden, doch muß er ſich auf das äuſſerſte Bemühen, ſobald als möglich zurückzukommen, ohne ſich zu verſäumen und muthwilligerweiſe aufzuhalten. Damit ſie ihr längeres Auſſenbleiben nicht entſchul-

 digen

digen können, ſoll ihnen bey ihrer Rückreiſe vom Inſpector in Stockholm und dem behörigen Aufſeher und Altermann ein kleiner Zettul mitgegeben werden, worinn bemerkt iſt, wann ſie mit dem Schiffe angekommen ſind, und ſich wieder auf die Rückreiſe begeben haben, welchen ſie bey ihrer Zurückkunft ihrem Aufſeher oder Altermann vorzeigen müſſen, um daraus zu ſehen, wie lange ſie unter Wegs geweſen ſeyen: wird nun gefunden, daß einer ſich verſäumt, und länger ausgeblieben ſey als oben gemeldet worden, und die Nothwendigkeit erfordert habe: ſo iſt er in die im 2 §. feſtgeſetzte Strafe verfallen. Wenn gleich den Lootſen von andern Orten keine ſo gewiſſe Zeit vorgeſchrieben werden kann, binnen welcher ſie wieder zurückkommen müſſen, ſo iſt doch, wenn Seefahrende durch deren langes und ungebührliches Auſſenbleiben gehindert und aufgehalten werden, nach der Länge des Weges und Beſchaffenheit des Wetters zu unterſuchen, in wie ferne ſie ſich auf der Rückreiſe einiger Verſäumung zu Schulden kommen laſſen, wofür ſie denn auch nicht weniger als jene, zur gebührenden Strafe zu ziehen ſind.

Ebendaſ. §. 10.

Da Sr. Königl. Maytt nicht allein in Stockholm ein gewiſſes Lootſen-Comtoir einrichten, und dabey einen Inſpector anſtellen laſſen, ſondern auch in allen Seeſtädten, Häfen und Rehden, wo Schiffarth getrieben wird, behörige Alterleute und ähnliche Dienſtleute angeſetzt ſind, welche unter Diſpoſition des Admiralitäts-Collegiums, des Steuermanns-Capitaines und Lootſen-Directeurs, die Aufſicht über das Lootſenweſen haben, und ſowohl Königl. als Kauffarthenfahrzeuge promt mit behufigen Lootſen verſehen ſollen; ſo haben Offiziers, Schiffer und andere, ſo Lootſen nöthig haben, und ſolche nach Königl. Verordnungen zu nehmen verbunden ſind, ſich bey ihnen zu melden und mit Glimpf und Beſcheidenheit darum anzuhalten, welches doch nicht eher geſchehen muß als den Tag vorher, da ſie beym Zollkomtoir zu clariren gedenken: übrigens iſt bey allen Einlaufsorten in den Scheeren die Anſtalt getroffen, daß die Lootſen den Schiffen bis vor dem Einlaufsort entgegen gehen, ehe ſie einige Gefahr von den Untiefen zu

beſorgen

beſorgen haben, weshalb auch ſowohl die aus der See, als bey einem Lootſenhofe in den Scheeren ankommenden Fahrzeuge ihre Annäherung durch Schüſſe und andere deutliche Zeichen bey guter Zeit zu erkennen geben müſſen, damit man ihnen deſto eher entgegen rudern könne, auch die Offiziers und Schiffer ſich den Lootſen zu fügen, und entweder die Segel einzuziehen, oder ſich auch, wenn es nach Beſchaffenheit des Orts und der Witterung erforderlich iſt, unter den Wind zu legen haben, damit die Lootſen an Bord kommen können: wird dieſes von den Offiziers und Schiffern muthwilligerweiſe auſſer Acht gelaſſen, ſo ſoll er nicht nur allen dem Schiff und Gut dadurch zuſtoſſenden Schaden erſetzen, ſondern auch, im Fall der Lootſe, wie zuweilen geſchiehet, durch dergleichen Widerſezlichkeit, ihn an Bord zu nehmen, das Leben verliert, das volle Manngeld, welches 100 Th. S. M. iſt, büßen, den Kläger zufrieden ſtellen, auch öffentliche Beichte und Kirchenbuße thun. Sollte ſich ergeben, daß der Lootſe nicht eben durch Muthwillen und Widerſetzlichkeit des Offiziers oder Schiffers ſondern durch Unachtſamkeit und Nachläſſigkeit umgekommen wäre, ſo ſollen ſie den Kläger zufrieden ſtellen, und Beichte und Kirchenbuße thun.

Ebendaſ. §. 12.

Auch das ganze oder halbe Manngeld erlegen, je nachdem der Richter es nach Beſchaffenheit der Sache ermäßigt. Wenn der Lootſe gleich nicht umkömmt, aber doch an ſeiner Geſundheit und Gliedmaaßen merklichen Schaden leidet, ſo muß der Schiffer 100 bis 150 Th. S. M. büßen, je nachdem ſein Verfahren unverantwortlich, und der Vorfall für den Lootſen mehr oder weniger ſchädlich iſt, auch an dieſen 3 Th. S. M. für jede Stunde, ſo er ihn unnöthigerweiſe aufgehalten, zahlen, ſo wie auch noch, im Fall der Lootſe Schaden erlitten, beſonders erſetzen.

Königl. Schreib. v. 1 Febr. 1769. MODEES W. Th. 9. S. 903.

In Dännemark iſt unter dem 30 Nov. 1787 als eine beſtändige Regel für die Lootſen-Compagnie in Helſingör verordnet, daß, wann ein Lootſe an Bord eines Schiffes, ſo das Lootſen-Signal aufgeſteckt hat, kömmt derſelbe ſich nicht eher

mit dem Lootſen befaſſen ſolle, bis das Signal geſtrichen worden. und er den Schiffer ſogleich davon zu unterrichten, und das Streichen des Signals verlangen ſolle.

Des Königl. Admiral Coll. Publ. v. 18 Febr. 1788.

Die Lootſen ſind nicht verbunden, noch weniger dürfen ſie von den Kauffartheyſchiffern gezwungen werden, bey ihnen zu arbeiten, Ballaſt ein oder auszutragen, oder ſonſt dergleichen zu verrichten.

Königl. Lootsen-Ordn. v. 19. Sept. 1696. §. 16.

Geſchiehet es doch, ſo ſollen an den Lootſen 10 Th. S. M. erlegt werden.

Königl. Schreib. v. 1 Febr. 1769. MODEES W. Th. 9. S. 905.

Die im 12. §. der Königl. Lootſen-Ordnung von 1696 erwähnten Lootſen- und andere Noth-Schüſſe können auch ohne Verantwortung während der Fiſch-Leichzeit gelöſet werden.

Königl. Verordn. v. 14 Nov. 1766. Kap. 1. §. 9. MODEES W. T. 8. S. 7347.

Sowohl Königl. Offizieren als Kauffarthe yſchiffern iſt es verboten, die Lootſen, von denen ſie in See gebracht werden, weiter mit zu nehmen, als daß ſie wohl und unbehindert mit ihren Böten wieder an Land kommen könnten, und können ſie dieſelben wenn ſie bey Landsort ausgehen, und der Wind ſtark und anhaltend wehet, wohl zwiſchen Wickſten und Landsort an Land gehen laſſen; ſo wie ſie ſelbige auch an andern Stellen, wenn ſie in den rechten Weg gebracht worden, nicht unnöthigerweiſe zu lange aufhalten dürfen, ſo daß ſie nur mit Noth und Lebensgefahr mit widrigen Winde zurückrudern müßten, ſondern ſie je eher je lieber entlaſſen müſſen: noch weniger ſoll ſich ein Schiffer unterſtehen, den Lootſen wider ſeinen Willen mit außer Lands zu nehmen, ſo wie ihnen auch ſowohl, als einem Offizier ernſtlich unterſagt iſt, dem Lootſen Schläge oder Stöße zuzufügen oder ſonſt ungebührlich zu begegnen. Wenn jemand hiergegen handelt, und es ſich begeben ſollte, daß ein Lootſe, ſo von einem Offizier oder Schiffer unnöthigerweiſe und wider ſeinen Willen zu lange aufgehalten worden, umkäme, ſo ſoll der Schuldige der im §. 12 feſtgeſetzten Strafe unterworfen ſeyn wohl-

wohlverſtanden, daß Muthwille und Vorſatz dabey von Unachtſamkeit und und Fahrläßigkeit unterſchieden werden. Nimmt ein Schiffer einen Lootſen mit Gewalt auſſer Lands, ſo wird er als Räuber beſtraft, und ſoll das Leben verlieren. Wenn aber ein Offizier oder Schiffer den Lootſen mit Stößen und Slägen, oder ſonſt übel behandelt, ſo wird für das alles die geſetzmäſſige Geldſtrafe doppelt erlegt.

Königl. Lootſen - Ordnung v. 1696. §. 17.

und muß der Schuldige überdem noch nach dem

Schwed. Geſezb. Abth. von Verbrechen Kap. 18. §. 2.

die Friedensbruch- Strafe mit 40 Th. S. M. büßen, auch im Fall dem Lootſen an ſeinem Boot oder Segel Schaden zugefügt worden, denſelben gleichfalls erſetzen.

Königl. Schreib. v. 1 Febr. 1769. MODEES W. Th. 9. S. 904.

Die Ausſage des Lootſens über das was ihn betroffen, wird auch nach dem Schwed. Geſezb. Abth. vom Proceß Kap. 17. §. 11 für ein Zeugniß angenommen.

Ebendaſ. S. 906.

ſo wie auch die Beſchwerden, ſo die Lootſen ſelbſt, oder die Aufſeher und Alterleute ihrentwegen antragen, ohne Verzug abgemacht werden müſſen.

Königl. Schreib. v. 11 Jan. 1757. und des Königl. Admiral Coll. Publ. v. 15. April deſſ. J.

Wenn die Lootſen ſich bey ihren Verrichtungen Verbrechen und Verſehen zu Schulden kommen laſſen, und zwar an Orten die zu weit von einer Admiralität entfernt ſind, als daß die Sache dahin zur Unterſuchung ſowohl als Entſcheidung gebracht werden könnte, ſo ſoll ſelbige beym nächſten Richterſtuhl in der Stadt oder auf dem Lande unterſucht, und ſodann zur nächſten Admiralität zur Entſcheidung eingeſandt werden. Zu dem Ende iſt für jede Admiralität ein gewiſſer Jurisdictions-Diſtrict feſtgeſetzt: nemlich die Admiralität in Carlscrona hat den Diſtrict von Weſterwik bis Helſingborg incluſive; die Admiralität in Stockholm hat den nordlich oberhalb Weſterwick belegenen Diſtrict und die ganze übrige Schwediſche und Finniſche Küſte, und der Diſtrict der Gothenburgiſchen Admiralität gehet von Helſingborg durch das Cattegat und die ganze

dortige Küſte, ſo weit als das Schwediſche Gebiet ſich an der nördlichen Seite erſtrecket. Hiebey iſt zu merken, daß alle Seeſchadens-Angelegenheiten, ſo zwiſchen Chriſtianopel und Biörkö bey Carlshamn ſich zutragen, unmittelbar an die Admiralität zu Carlscrona, ſowohl zur Unterſuchung als Entſcheidung gehen. Aber die Seeſchäden, ſo ſich an entfernteren Stellen, ſowohl auf der Seite zwiſchen Chriſtianopel und Weſterwick, als von Bokö bis Helſingborg, beym Lootſen der Kauffarthеyfahrzeuge ereignen, werden von den Magiſtraten in den Städten, oder Diſtricts-Richtern auf dem Lande zur Unterſuchung vorgenommen, und hienächſt zur Entſcheidung an das Admiralitätsgericht in Carlscrona geſandt. Die in den Scheeren von Landsort, Sandhamn und bis Waxholm vorfallenden Seeſchadens-Sachen gehen unmittelbar an die Admiralität in Stockholm; aber an entfernteren Orten werden ſie erſt vom behörigen Richter in der Stadt oder auf dem Lande unterſucht, und ſodann in Stockholm von der Admiralität entſchieden. Vor die Admiralität zu Gothenburg gehören zur unmittelbaren Unterſuchung und Entſcheidung alle Seeſchädenſachen, ſo zwiſchen Mahleſund und Kalfſund vorfallen; ereignen ſie ſich an entfernteren Stellen, ſo werden ſie vorher an Ort und Stelle von dem Land oder Stadtrichter unterſucht, und gehen ſodann zur Entſcheidung an die Admiralität in Gothenburg.

Königl. Verordn. v. 11 Dec. 1724. MODEES W. Th. I. S. 603. Vergl. Königl. Proceſs-Ordnung des Kriegs-Hofgerichts v. 14. Mart. 1791. §. 9.

Alle Sachen, ſo vor dieſem nach der Königl. Verordnung von 1724 an die Admiralitäts-Gerichte in Stockholm giengen, werden künftig von denſelben Gerichten bey der Galeeren Escadre vorgenommen und abgemacht.

Königl. Schreib. v. 24 Mart. 1763. UGGLAS T. 1. S. 117.

Das Admiralitäts-Untergericht, ſo in der Sache geſprochen, hat auf der Urthel anzumerken, daß derjenige, ſo nicht damit zufrieden iſt, ſich an das Obergericht (jetzt Kriegs-Hofgericht) binnen 45 Tagen vom Tage der Einhändigung, dieſen doch nicht mitgerechnet, berufen könne, und wenn ſolche Urthel, im Fall der Lootſe nicht zur Stelle iſt, dem Königl. Beam-

Beamten des Orts zugeſandt wird, ſo muß dieſer ſelbige dem Lootſen zuſtellen laſſen, der ſodann binnen der beſagten Zeit ſeine an das Obergericht geſtellte Berufungsſchrift an den Königl. Beamten einſendet, in welchem Fall und wenn die Gegenpart an Ort und Stelle iſt, der Beamte ihm ſolche communicirt, und ihm aufgiebt, binnen einer gewiſſen bey Strafe feſtgeſetzten Zeit, ſeine Erklåruug abzureichen. Wann nun dieſe Erklårung nebſt der Berufungsſchrift bey den Beamten eingekommen, hat er ſie mit den verhandelten Acten an das Obergericht gelangen zu laſſen, wofür doch die Parten das Poſtgeld bezahlen. Sollte der Lootſe zu der Zeit, da die Urthel vom Untergericht ergehet, gegenwårtig ſeyn, oder dahin kommen, ehe ſie an ihn abgeſandt worden, ſo hat er doch zur Abreichung ſeiner Beſchwerden 45 Tage Friſt, von der Zeit angerechnet, da ſie ihm eingehåndigt ward, und wird die Erklårung des Gegenparts vom Beamten eingefordert.

Königl. Verordn. v. 14 Sept. 1757. MODEES W. T. 6. S. 4639.

Wenn ein Schiffer mit dem eydlichen Atteſt ſeiner Beſatzung darthut, daß ein Lootſe zu kommen gezögert, oder gånzlich weggeblieben ſey, ſoll derſelbe, nachdem er über die Klage gehört worden, vom Landshauptmann ſogleich und ohne weiteres zu der in der Lootſen-Ordnung feſtgeſetzten Geldſtrafe verurtheilt, und ſolche von ihm beygetrieben werden; doch ſoll auch der Lootſen-Offizier davon zuvor benachrichtigt werden, damit er Gelegenheit habe, mit ſeiner Aeußerung darüber beym Landshauptmann einzukommen.

Königl. Schreib. v. 4 Juny 1762. Ugglas T. I. S. 62.

Will aber der Lootſe den Schiffer oder die Schiffsleute verklagen, ſo muß ſolches vor dem nächſten Stadtgericht geſchehen, wo die Sache ſogleich vorgenommen und entſchieden werden muß.

Königl. Schreib. a. d. Admir. Colleg. v. 1 Febr 1769. MODEES W. T. 9. S. 907.

Iſt der Lootſe in dem Vergehen des Schiffers mit verwickelt, ſo muß er vor dem Richterſtuhl erſcheinen und Rede und Antwort geben, wohin der Schiffer gehört.

Des Königl. Admiral-Coll. Circul. v. 2 Nov. 1759. MODEES

 W. T.

W. T. 7. S. 4930. Vergl. Königl. Verordn. v. 6 Mart 1751. Modees W. T. 5. S. 3071.

ſo wie auch der Lootſe, wenn kein Zollbediente auf dem Fahrzeuge iſt, derſelben Verantwortlichkeit unterworfen iſt, welche das Reglement der Seezollbedienten auflegt.

Königl. Seglat. Ordn. v. 15 Juny 1774. §. 4. Modees W. T. 10. S. 318.

Ihm auch bey Lebensſtrafe unterſagt iſt, jemand an Bord eines ausgehenden Fahrzeuges, wann es ſchon viſitirt worden, gehen zu laſſen.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Coll. v. 8 Januar 1742.

Wann der Lootſe ohne Noth dem Schiffer aus dem rechten Fahrwaſſer bringt, ſo wird er mit einem ſiebenmaligen Gaſſenlauf und Dienſtverluſt beſtraft, in welche Strafe er auch fällt, wann mit ſeinem Wiſſen und Willen zollbaare Waaren in den Scheeren eingenommen werden. Sollte der Schiffer, ungeachtet des Verbots des Lootſens, dergleichen vornehmen, ſo iſt dieſer ermächtigt, das Schiff zu verlaſſen, und den umherwohnenden Lootſen anzuſagen, daß ſie ihn nicht weiter ſchaffen, wornach dieſe ſich bey ebengemeldeter Strafe zu richten haben: zudem ſind ſie auch noch bey Strafe von 100 Th. S. M. verbunden, ein ſolches Schiff anzuhalten, und ſich dabey einander auf erhaltene Nachricht behülflich zu ſeyn, auch davon der nächſten Zollkammer Anzeige zu machen, wogegen ſie den in der Seglationsordnung feſtgeſetzten Beſchläger-Antheil zu genießen haben. Die Lootſen haben auch alles, was in den Scheeren vorgeht, den Zollkammern anzuzeigen, und ihnen in allem, was des Königs Dienſt angeht, zu gehorſamen. Ihre Vergehen gegen das Reglement werden auch bey den Seezoll-Gerichten vorgenommen und abgemacht.

Königl. Regl. für die Seezoll-Bediente v. 5 Dec. 1724. §. 1. Modees W. T. 1. S. 580.

Wenn ein Lootſe bey Zollveruntreuungen durch die Finger ſieht, mithin eines ſolchen Verbrechens ſich theilhaftig macht, ſo ſoll er ehrlos ſeyn, und in irgend einer Kronſchmiede oder Feſtung,

Feſtung, nach Beſchaffenheit der Sache, drey oder mehrere Jahre, auch wohl ſeine ganze Lebenszeit arbeiten.

Königl. Verordn. v. 22. Mart. 1770 Art. 2 §. 1. MODEES W. T. 9. S. 296.

Achtes Kapitel.

Vom Schaden den die Schiffe einander im Hafen oder in der offenbaaren See zufügen.

„Wenn nun zwey Schiffe unter Segel ſind, und einan„der an Bord kommen, ohne es hindern zu können, und „Schaden davon nehmen, ſo träget jedes die Hälfte des „Schadens, es ſey bey Tage oder Nacht, bey Sturm oder „gutem Wetter geſchehen. S. R.

Wenn zwey Schiffe, die unter Segel ſind, an einander laufen oder ſtoßen, ohne es hindern zu könuen, es geſchehe bey Nacht oder bey Tage, bey Sturm oder gutem Wetter, in offner See, auf der Rehde oder im Hafen, ſo daß das eine oder andere berſte und zu Grunde gehe, oder das eine oder beyde an der Ladung, entweder durch Auswerfeu oder auf andere Art, Schaden dabey nehmen, ſo ſoll ſolches auf beyden Schiffen und deren Ladung zuſammengeſchlagen und berechnet werden, und ein jedes die Hälfte des Schadens tragen, je nach dem, was beyde Schiffe mit ihren Ladungen und Frachtgeldern werth ſind.

Königl Verſicherungs-Ordnung v. 2 Octob. 1750 Art. 8. §. 1. MOODEES W. T. 5. S. 2977.

Die Schiffe ſollen nicht zu nahe einander ſegeln, ſondern gehörigen Raum zum Drehen und Wenden zwiſchen ſich laſſen, und, wann ſie ſegeln, laviren, oder über Stag liegen, eine gute Ordnung beobachten, und nicht unter dieſem oder jenem Vorwand ſich den Wind abzugewinnen ſuchen.

Königl. See-Art. v. 2 May 1685. §. §. 115. 117. JUST. W. S. 918.

„Iſt ein Schiff im Segeln, und thut einem andern, „ſo vor Anker, oder mit einem Seil am Lande befeſtigt, „liegt, einigen Schaden doch ohne ſeinen Willen und Ver„ſchulden, ſo ſoll es ihm den dritten Theil des erlittenen „Schadens erſetzen: bekömmt das ſegelnde ſelbſt Schaden, „ſo findet keine Klage Statt. S. R.

Wenn ein Schiff, ſo im Segeln begriffen iſt, ohne des Schiffers Verſchulden auf ein anderes geräth, ſo vor Anker, mit einem Seil am Lande befeſtigt, liegt, und ihn Schaden zufügt; ſo ſoll es die Hälfte des Schadens erſetzen. Nimmt das ſegelnde Schaden, ſo muß ihn ſelbſt tragen.

Königl. Verſicherungs-Ordn. v. J. 1750. Art. 8. §. 2.

Hätte das Schiff, ſo den Schaden litte ausweichen können, und that es nicht, ſo ſoll es ſelbſt den Schaden tragen.

Ebend. §. 3.

Weigert ſich ein Schiffer, der anſegeln kömmt, auszuwenden, da er es doch kann, und ihm ſolches, von dem feſtliegenden zugerufen wird, oder hindert er den andern auszuweichen, ſo ſoll er den ganzen Schaden erſetzen.

Ebendaſelbſt §. 5.

„Wo ein Schiff vor Anker liegt, da ſoll allezeit eine „Boye dabey ſeyn, und ſo mit einem Strick befeſtigt wer„den, daß ſie gerade über dem Anker fließe; wird ſolches „von einem Schiffer verſäumt, und entſteht Schade da„durch, ſo ſoll er ſolchen völlig wieder erſetzen. S. R.

Wo ein Schiff vor Anker liegt, da ſoll allezeit eine Anckerboye ſo befeſtigt ſeyn, daß ſie gerade über dem Ancker fließe: widrigen Falls muß der Schiffer den Schaden erſetzen.

Verſich. Ordn. v. J. 1750 Art. 8. §. 9.

„Iſt zwar eine Boye gelegt, aber nachher losgegan„gen, ehe der Schade ſich ereignete, und der Schiffer giebt „nicht Acht darauf, ſo ſoll er die Hälfte des Schadens „büßen, den er verurſachte. S. R.

Wenn eine Anckerboye gelegt worden, die aber nachher wieder lostreibt, und der Schiffer nicht Achtung darauf giebt, ehe

he der Schaden ſich ereignet, ſo ſoll er die Hälfte deſſelben erſetzen.

Königl. Verſich. Ordn. v. J. 1750. Art. 8. §. 10.

„Wenn mehrere Schiffe bey einander vor Anker lie„gen, und einander durch allerhand Zufälle zu nahe kom„men können, ſo muß derjenige, ſo vorne lieget, die Anker „lichten, und ausweichen, es ſey denn, daß er für allen „Schaden ſtehen wolle, der etwa dadurch verurſacht wird, „beſonders wenn ſich ſolches in einem Hafen zuträgt, wo „das Waſſer abläuft, und das Schiff dadurch auf den „Grunde zu ſitzen kömmt. S. R.

Wenn zwey oder mehrere Schiffe vor Anker liegen, und einander zu nahe kommen können, ſo muß der Schiffer, ſo vorne liegt, auf des andern Zuruf die Anker lichten, und ausweichen, widrigenfalls allen Schaden erſetzen, vorzüglich in einem Hafen, wo das Waſſer abläuft, und das Schiff dadurch auf den Grund ſinken kann. Nimmt derjenige, ſo ſolchermaaßen auf des andern Zuruf weichen wollte, dabey Schaden an Schiff und Gut, ſo muß ihm ſolcher, nach Ermäßigung unpartheyiſcher Männer, von dem andern gutgethan werden: trift es ſich, daß er im Weichen das Schiff des andern beſchädigt, ſo iſt er dafür nicht in Anſprache zu nehmen.

Königl. Verſich. Ordn. v. 1750 Art. 8. §. 4.

„Kömmt eins davon los, und thut andern, ſo feſt lie„gen, Schaden, ſo erſetzet es den dritten Theil des verur„ſachten Schadens. Bekömmt aber das losgetriebene „Schaden, ſo trägt es ihn ſelber. S. R.

Wenn eins von den Schiffen, ſo vor Anker oder feſt liegen, loskömmt, und auf ein anderes treibt, ſo feſt liegt, ſo erſetzt es ihm die Hälfte des Schadens. Leidet das losgetriebene Schaden, ſo trägt es ihn ſelbſt.

Königl. Verſich. Ordn. Art. 8. §. 6.

Wenn der Schiffer, ſo antreiben kömmt, dem vor Anker liegenden zu ruft, daß er ſein Tau loslaſſe, und dieſer des Sturms oder einer andern Urſache wegen ſolches ohne Gefahr

für ſein Schiff nicht thun kann, ſo ſoll jener dieſem die Hälfte des Schadens bezahlen den er dadurch erleidet.

Ebendaſ. §. 7.

„Kommen zwey Schiffe los, und treiben auf einander, „ſo träget ein jedes die Hälfte des Schadens. S. R.

Kommmen zwey Schiffe los, und treiben auf einander, ſo träget jedes die Hälfte des Schadens.

Königl. Verſich. Ordn. v. 1750. Art. 8. §. 8.

Nach verrichteter Viſitation kann der Schiffer auf der ihm von den Zollbedienten angewieſenen Stelle, und nirgends anders, an Land oder an die Brücke legen, und haben die Magiſträte in den Stapelſtädten, nach eines jeden Orts Beſchaffenheit, die Einrichtung zu treffen, daß fremde und einheimiſche Schiffe an beſondern Stellen anlegen können, auch die Zollbedienten genau dahin zu ſehen, daß keine einheimiſche, gröſſere oder kleinere Fahrzeuge ſich nahe bey und neben fremden anlegen. Geſchiehet ſolches der geſchehenen Verwarnung ungeachtet, ſo iſt der behörige Beamte ermächtigt, die Befeſtigung abzuhauen. In Stockholm dürfen keine einheimiſche kleine Fahrzeuge bey der Brücke zwiſchen der Rudertreppe (Rödaretrappa) an der Viktualienwage und bis zum Ende des Ruſſen-Hofes (Ryſsgården) anlegen, widrigenfalls die Taue abgehauen werden, ſo oft es der Verwarnung ungeachtet geſchiehet, indem dieſer Platz blos für fremde Fahrzeuge beſtimmt iſt, worauf der Inſpector bey der Brücke genau zu halten, auch es ſo einzurichten hat, daß die mit Stückgüter beladenen Fahrzeuge mitten vor der Packkammer anlegen können, und die ausgeladenen ſogleich wieder von der Brücke abgehen. Weigern ſie ſich deſſen, ſo iſt der Inſpector ermächtigt, das Tau abzuhauen. Alle fremden, mit Getraide beladenen Fahrzeuge legen in Stockholm bey der Brücke an, nach der Ordnung, wie ſie einkommen, um ihre Ladungen in Gemäsheit der Verordnungen zu verkaufen. Bey andern Zollkammern wird es mit den mit Getraide beladenen Fahrzeugen nach des Orts Beſchaffenheit gehalten. Von Stückgüter-Fahrern dürfen nicht mehr, als drey zugleich bey der Brücke zum Löſchen anlegen, und zwar nach der Ordnung, wie ſie einkommen, oder die höchſte Noth

es erfordert, worüber in Stockholm der Oberdirecteur, und an andern Orten die Zollkammern den Umſtänden nach zu beſtimmen haben.

Königl. Regl. für die Seezoll-Bedienten v. 5 Dec. 1724. §. 5. MODEES W. T. I. S. 583.

In Stockholm iſt es keinem Schiffer, Matroſen, oder wer es ſonſt ſey, erlaubt, bey der Schiffbrücke oder an den Ufern Pech oder Theer zu ſieden, noch bey der Brücke Schiffe zu theeren, ſondern, wann dieſe Arbeit geſchehen ſoll, muß das Fahrzeug von der Brücke und den übrigen entfernt werden: wer ſich hiergegen vergehet, verfällt in eine Geldſtrafe von 40 Mark S. M.

Publ. des Magiſtrats zu Stockholm v. 6 May 1698. Lagerſtråle Sammlung Tome 2. S. 131.

auch iſt bey Strafe von 3 Rthlr. 16 ßl. und Erſetzung des Schadens und der Koſten verboten, Schiffe an der gemeinen Stadt-Brücke oder an andern Privat-Brücken feſt zu machen, ſondern dies muß an den dazu beſtimmten Pfälen und eiſernen Ringen geſchehen, auch dürfen bey den Brücken vor den Salz- und Auflags-Buden am Stadthofe keine andere Fahrzeuge anlegen und liegen bleiben, als diejenigen, welche da ein- und ausladen. Damit aber die Seefahrenden für die gröſſeren Fahrzeuge, die den Winter über liegen bleiben ſollen, alle Bequemlichkeit finden, ſo iſt die Anſtalt getroffen, daß an den Felſen und Ufern an der Salzſee-Seite bey dem Stadthofe und der großen Schiffswerfte, wo die größern Fahrzeuge, weil das Waſſer da am tiefſten iſt, gewöhnlich das Winterlager nehmen, nach jeden Orts Beſchaffenheit Pfäle oder eiſerne Ringe angebracht werden, woran die Fahrzeuge feſtgebunden werden können.

Publ. des Oberſtatthalt. Amts v. 11 Juny 1784.

Werden Böte und Schuten ſchlecht angebunden, ſo daß ſie loskommen und gegen die Stadtbrücken fließen, und daſelbſt an den Brücken, Pfälen und Gewölben Schaden, auch Stauung verurſachen, ſo ſollen ſie unter öffentlicher Autorität feſtgehalten und nicht eher losgegeben werden, als bis der Eigner derſelben alle dabey vorgefallenen Koſten und Schäden erſetzt habe.

Publ. des Oberſtatth. Amts v. 27 April 1792.

„Ver-

„Verurſacht jemand Schaden, wie oben beſchrieben „iſt, mit Willen und eigenen Verſchulden, und wird deſſen „überführt, ſo ſoll er den Schaden, ſo er verurſachte, völ„lig erſetzen. Wird einer deſſen beſchuldigt, ſo mag er ſich „mit dem Eide von ſechs ſeiner Schiffsleute ſchützen, und „frey ſeyn: fehlt ihm aber der Eyd, ſo ſoll er den Schaden „erſetzen, wie geſagt worden. S. R.

Verurſacht jemand Schaden mit Willen und eigenem Verſchulden, ſo muß er den Schaden völlig erſetzen, ſo weit Schiff und Ladung dazu hinreicht. Leidet er auch ſelbſt Schaden dabey, ſo muß er ihn allein tragen.

Königl. Verſich. Ordn. v. 1750. Art. 8. §. 11.

Wird einer deſſen beſchuldigt, ſo ſollen ſich Schiffer und Leute, wenn kein voller Beweis da iſt, mit dem Eide ſchützen, und ſodann von Anſpruch frey ſeyn, ſonſt muß der Schiffer den ganzen Schaden erſetzen.

Ebendaſ. §. 12.

Und ſollen in dieſen und ähnlichen Fällen Rehder, Befrachter und Schiffer nicht mehr bezahlen und gutthun, als der Werth dieſes ihres Schiffes mit der Ladung ausmacht, jeder nach ſeinem Antheil.

Ebendaſ. §. 13.

„Kömmt jemand dabey ums Leben, wird verwundet, „oder leidet ſonſt Schaden an ſeinem Körper, ſo gehet es da„mit, wie mit andern Todtſchlägen oder Verwundungen, „je nach dem ſie durch Zufall oder Vorſatz geſchehen. S. R.

Die Königl. Verſich. Ordn. v. 1750. Art. 8. §. 14. ſtimmt hiemit überein.

Neuntes Kapitel.

Von dem Schaden, den jeder ſelbſt trägt.

„Allen Schaden, ſo durch bloßes Unglück und unvermu„theten Zufall entſteht, wozu ein anderer nichts beygetragen, „trägt

„trägt jeder ſelbſt, ſo den er trift, und iſt keiner ſchuldig, zu „erſtatten, woran er nicht Schuld iſt oder was er nicht ge„noß. S. R.

Dieſes iſt auch in der Verſicherungsordnung von 1750. Art. 8. §. 14. verordnet.

Zehntes Kapitel.

Von dem Schaden den man mit Willen in einer Seenoth an Schiff und Gut verurſacht, und welcher Averei genannt wird.

„Kommen nun Leute in Seenoth, wollen ihr Schiff, Leib „und Leben retten, und müſſen den Maſt oder das Tau, „Anker oder ein anderes Geräthſchaft abhauen, oder etwas „von den Gütern, ſo ſie einhaben, über Bord werfen, und „iſt der Schiffer mit dem Kaufmann oder den mehrſten der „Schiffsleute darin einig, daß ſolches aus Noth geſchehen „mußte, ſo ſoll der Schade, welcher in ſolchem Fall dem „Schiff oder Gut zugefügt wird, ſowohl von Schiff als „Gut, ſo gerettet worden, nach dem Antheile, den jeder „darin hat, wieder erſetzet werden. Dieſes heißt Averei, „und wird in folgenden Kapiteln dieſer Abtheilung näher er„klärt. S. R.

Wird ein Schiffer, um in der äußerſten Seenoth oder einer andern Gefahr ſein Leben, Schiff und Gut zu retten, gezwungen, etwas über Bord zu werfen oder zu kappen, ſo muß er zuvörderſt den Rath des Steuermanns auch der mehrſten und erfahrenſten ſeiner Schiffsleute, und im Fall die Rehder der ganzen Ladung oder eines Theils derſelben oder auch deren Gevollmächtigte am Bord wären, auch deren Aeuſſerung dazu einfordern. Sollten dieſe letztern auch nicht einwilligen wollen, ſo mag der Schiffer doch nichts deſto weniger die mit ſeinen erfahrenſten Leuten nach beſten Wiſſen nöthig befundene Auswerfung oder Kappung vornehmen, wenn Volk, Gut und Schiff nicht anders aus der Noth gerettet werden

kann: ſollten aber Rehder oder Befrachter ihm dennoch darinn hinderlich ſeyn, und dadurch Schäden, entweder an Schiff oder Gut entſtehen, ſo ſollen ſolche von denen, die ſie verurſacht haben, erſetzt werden.

Königl. Averei-Ordnung v. 2. Oct. 1750. Art. 4. §. MODEES W. T. 5. S. 2989.

Beym Auswerfen muß der Schiffer, ſo viel Zeit und Umſtände es erlauben, dahin ſorgen, daß zuerſt dasjenige Gut und Geräthſchaft ausgeworfen werde, ſo den größten Platz einnimmt, vom ſchwerſten Gewicht und geringſten Werth iſt, und wenn das noch nichts verſchlägt, alsdann anderes Gut, woran am wenigſten verloren wird.

Ebend. §. 2.

Die kleinen oder ſogenannte ordinäre Averei beſteht in ſolchen Ungeldern und Koſten, ſo der Schiffer nach eines jeden Orts Gebrauch und Umſtänden, für Schiff und Ladung, entweder am Lade- oder Löſch-Ort oder während der Reiſe machen muß.

Ebend. Art. 1. §. 1. MODEES W. T. 5. S. 2984.

Dieſe Ungelder und Koſten beſtehen in den gewöhnlichen Lootsgeldern, Anker- oder Grund- Feuer oder Leucht- Pram- oder Leichter- Pfahl- oder Brücken-Geldern, Quarantaine oder Revier-Geldern, in den Abgaben bey der Admiralſchaft und für den Seigne- (Zeyn-) Brief, an gewiſſe Kaſtelle bey vorbey ſeegeln, und in den Koſten, ſo an ein ohne Gefahr eingefrornes Schiff verwandt werden, um es auszueiſen und in den Hafen zubringen, für welches alles der Verſicherer nicht ſtehet, ſondern es werden zwey Drittel davon auf die Ladung nach der Laſtenzahl der Güter, und ein Drittel auf das Schiff ſelbſt gerechnet, wenn Befrachter und Rehder ſich nicht auf andere Art darüber verglichen haben.

Ebend. §. 2.

Zur kleinen Averei gehört auch, wenn beym Schluß der Fracht entweder ein gewißes vom Hundert der Fracht ſelbſt, oder ein gewiſſes nach der Laſtenzahl des Guts bedungen wird, ſo

der

der Befrachter erlegt und wofür das Schiff allein alle obengenannten Koſten und Ungelder trägt.

Ebendaſ. §. 3.

Zur particulären Averei wird der Schade gerechnet, der das Schiff oder die Ladung, ohne des Schiffers und Schiffsvolks Verſchulden, trifft, da denn ſolcher dem Eigenthümer beſonders berechnet wird, und vom Verſicherer nebſt der, auf das nach erlittenen Schaden wieder hergeſtellte Schiff, beſonders verwandten Ausbeſſerung und Koſten erſetzt werden muß, wenn ſolches die im Verſicherungs-Briefe feſtgeſetzten Drey von Hundert, oder auf Zucker, Salz und andere im Art. 5 §. 4. aufgezählten Waaren, Zehn vom Hundert überſteigt.

Ebend. Art. 2. §. 1. und Art. 5. §. 1. MODEES W. T. 5. S. 2969. 2957. 2990.

So werden allein auf das Schiff die Koſten gerechnet, welche verwandt werden, wenn daſſelbe auf eine Untieſe oder Klippe gerathen, ohne daß es nothwendig iſt, die Ladung zu löſchen; ſo auch wenn Kaper oder Seeräuber im Hafen oder in der offnen See etwas von der Schiffsgeräthſchaft, als Boot, Anker, Seegel, Tau u. d. m. wegnehmen; auch Güter, ſo vom Kaper genommen werden, ohne daß der Schiffer gerade Anleitung gegeben habe, dieſes oder jene gewiſſe Gut zu nehmen.

Ebendaſelbſt Art. 2. §. 2.

Güter, ſo durch Sturm beſchädiget werden, tragen den Schaden allein.

Ebend. §. 3.

Unter der gemeinen oder ſogenannten Averiegroſſe werden die Schäden und Koſten verſtanden, welche in der äuſſerſten Seenoth oder andern Gefahr auf Schiff und Gut verwandt worden, und auf das ſolchermaßen gerettete Schiff und Gut nach eines jeden Antheil berechnet, und vom Verſicherer erſetzt werden müſſen.

Art. 3. §. 1.

„Was nun ſolchergeſtalt ausgeworfen wird, ſoll zu„vor wohl beſehen und aufgezeichnet werden, damit man „den Werth deſſelben möglichſt wiſſen könne, und iſt jeder „verbunden, anzuzeigen, was er in dem Packen oder der „Kiſte habe, ſo geworfen werden ſoll. Wenn er ſolches

 „nicht

„nicht thut, gleichwol aber Gold, Kleinodien, Geld, oder „andere Koſtbarkeiten darinnen hat, ſo iſt er nicht berech„tigt, dafür nachher einige Erſetzung zu fordern, ſondern „muß zufrieden ſeyn wenn er bezahlt wird, nachdem er es „angegeben oder es von auſſen anzuſehen war. S. R.

Alle Güter ſo geworfen werden ſollen, muß der Schiffer, ſo viel möglich iſt, entweder ſelbſt oder durch den Steuermann nach den Packen, Kiſten, Tonnen, mit Nummern und Marken aufzeichnen: ſollte ſolches aber in der Noth nicht möglich ſeyn, ſo mögen Schiffer und Schiffsleute eydlich ausſagen, was geworfen worden, und was dabey vorgefallen ſey.

Königl. Averei - Ordn. v. 1750. Art. 4. §. 3. MODEES. W. T. 5. S. 2990.

Ueber Bord geworfenes Gut wird zur Avereigroſſe gerechnet, in folgenden Fällen: nemlich

1) Alles Gut, ſo unter dem Verdeck oder in der Kajüte liegt, und in einer Seenoth ausgeworfen worden.

2) Wenn der Schiffer an einem Ort ladet, und damit nach einem andern beſtimmten Ort ſegelt, woſelbſt er mehrere Güter einnimmt, und dieſes zuletzt eingeſchiffte Gut kömmt in Seenoth, ſo muß die Erſetzung nach eines jeden Antheil, ſowohl auf das zuerſt, als zuletzt eingenommene Gut berechnet werden: wenn aber der Schiffer gegen die mit dem Verſicherer und Befrachter getroffene Verabredung und deren Willen nach einem andern entfernten Ort ſegelt, und dort Güter einnimmt, ſo muß er dem Eigenthümer des zuerſt eingenommenen Guts für den durch Auswerfung oder ſonſt entſtandenen Schaden ſtehen.

3) Wann die Ladung gebrochen, und Gut in der Seenoth ausgeworfen worden, und das Zurückgebliebene dadurch Schaden gelitten, da etwa die Stützen losgegangen, und dieſes oder jenes entzwey gekommen oder ausgeleckt iſt, ſo muß ſolches eben ſo wohl, als das ausgeworfene erſetzt werden.

4) Eben ſo, wann durch Sturm viel Waſſer in das Schiff gekommen, und man deshalb einen Theil der Ladung verrücken muß, ſo daß das Gut dadurch beſchädigt wird, entzwey geht, oder ausleckt.

5) Wann

5) Wann Schiff und Gut von fremden Kriegsſchiffen und Kreuzern oder Seeräubern, in offner See oder beym Einlauf eines Hafens, oder im Hafen ſelbſt weggenommen und aufgebracht wird, und der Schiffer es wieder löſet, entweder mit Gütern oder Gelde, oder durch eigene oder eines andern Bürgſchaft, ſo gehet dieſes Löſegeld über Schiff und Gut, nach eines jeden Antheil: doch muß der Schiffer, zum Beſten ſeiner Rehder und Befrachter, die erträglichſten Bedingungen zu erhalten ſuchen.

6 und 7) Wird ein Schiff in offener See oder Hafen oder vom daranſtoßenden Lande her überfallen, der Schiffer mit den Leuten verwundet, beſchädigt oder getödtet, ſo ſollen deren Verpflegung- Cur- und Beerdigungs- Koſten auf das Schiff und Gut berechnet werden. So auch die vom Schiffer den Leuten zur Aufmunterung gegen den Feind verſprochene Belohnung, das Ehrengeſchenk für diejenigen, ſo während des Gefechts Arm oder Bein verloren, und für die Wittwen und Kinder derer, ſo dabey das Leben eingebüßt haben.

8) Das Gut, ſo zum Auswerfen zwar nicht beſtimmt geweſen, aber doch dabey mit über Bord gefallen iſt.

9) Schiffskoſt auch Kriegsgeräthſchaft und Ammunition und des Schiffers und der Leute eigenes Werkzeug, Kleider und Führung, wenn dergleichen in der Seenoth über Bord geworfen wird.

10) Wenn ein fremder doch nicht feindlicher Kaper Güter, Eßwaaren und dergleichen, gegen verſprochene aber nicht geleiſtete Bezahlung nimmt.

11) Güter ſo entweder vor oder nach der geſchehenen Averei verdorben ſind, müſſen gleichfalls die Laſt der Averei tragen, nach den Werth, denn ſie alsdann etwa haben.

12) Werden ein oder zweymal Güter über Bord geworfen, ſo daß das Schiff und übrige Gut dadurch gerettet werden, ſo wird alles, ſo ſolchergeſtalt jedesmal geworfen worden, zur Averei gerechnet.

Königl. Averei- Ordn. v. 1750. Art. 3. MODEES W. Th. 5. S. 2985.

Dagegen wird nicht zur Averei gerechnet, das über Bord geworfenene Gut, wenn es auf dem Verdeck, dem Vordercaſtell und der Schanze gelegen, oder an den Seiten feſtgebunden geweſen iſt: Fracht- und Bodmereygelder, Kleider ſo man trägt, und die Reiſekoſt, ſo am Bord gefunden wird, auch das auf offener See oder im Hafen geraubte und das nach einem Schiffbruch geborgene Gut, ſo wie auch Edelſteine, Perlen, und andere Koſtbarkeiten und Kleinodien, gemünztes oder ungemünztes Gold und Silber, ſo jemand in der Seenoth ergreift und mit ſich rettet.

Ebend. S. 2987.

Wenn ein Schiff, nachdem in der Noth ſchon Waaren ausgeworfen worden, untergeht odnr genommen wird, ſo wird keine Averie berechnet.

Ebendaſ. S. 2988.

Wenn der Schiffer den Verdeck dermaaßen mit Gütern beladet, daß das Schiffsboot nicht an ſeiner gehörigen Stelle befeſtigt werden kann, ſondern überſchlägt und verlohren gehet, ſo muß der Schiffer allein für den Schaden ſtehen. Wenn Maſten, Segel, Stängen, Ruder und Tackel oder anderes Schifsgeräthſchaft durch den Sturm über Bord gewehet werden, wenn Ankertauen brechen, und Pramen und Leichter, welche gemiethet ſind, um Waaren von und zum Schiff zu bringen, verunglücken, ſo trägt der Eigenthümer ſeinen Schaden.

Ebendaſ. §. 2989.

„Werden Güter über Bord geworfen, ehe die halbe „Reiſe gemacht iſt, ſo ſollen ſie gelten, nach dem ſie ein„gekauft, und was darauf verwandt worden: werden ſie „aber nachher ausgeworfeu, ſo werden ſie berechnet nach „dem, was ſie an dem Ort, da die Ausladung geſchehen „ſollte, gelten, nachdem zuvor die Unkoſten dafür abgezo„gen werden. S. R.

Wenn vor zurückgelegten halben Reiſe den Gütern Schade zuſtößt, ſo wird ſolcher berechnet, nach dem, was die Güter nach richtigen Einkaufsrechnungen und den darauf verwandten Koſten am Landungsort, frey im Schiffe, nebſt der bezahlten Verſicherungs-Prämie gekoſtet haben: aber geſchiehet der

Schade

Schade nachher, ſo wird er nach dem Preiſe berechnet, der bey Ankunft des Schiffes am Löſchungsort gangbar iſt: hiezu kömmt noch, was für ſolches Gut an Avereigroſſe erlegt worden: doch werden Fracht und Unkoſten zuvor abgezogen.

Königl. Averei-Ordn. v. 1750. Art. 5. §. 2. MODEES W. Th. 5. S. 2990.

Müſſen ehe die Hälfte der Reiſe zurückgelegt iſt, oder auch nachher, Güter geworfen werden, ſo müſſen ſie eben ſo berechnet werden, als wie oben bey der Particulären Averei §. 2. geſagt iſt.

Ebendaſ. S. 2991.

„Alles was am Boord des Schiffes vorfindlich iſt, „ſo durch das Auswerfen gerettet worden, es ſey Gold, „Silber, Geld, Perlen, Kleinodien, Ringe, Edelſteine, „man trage es an ſeinem Leibe oder nicht, ausgenommen „die Kleider, ſo man trägt, und die Reiſekoſt, ſolches al„les, was es auch ſey, ſo wie auch das Schiff ſelbſt und „die Fracht, ſo für dieſe Reiſe bedungen iſt, muß dasje„nige erſetzen, was ausgeworfen worden, von Mark zu „Mark, und hat der Schiffer Macht, das Gut zurückzu„behalten, bis deſſen Eigenthümer ſeiner Pflicht nachkomme, „oder auch dafür eine hinlängliche Bürgſchaft ſtelle. Ge„ſchiehet ſolches nicht, ſo ſoll der Schiffer ſelbſt für das „fehlende ſtehen. S. R.

Sind Edelgeſteine, Perlen und andere Koſtbarkeiten oder Kleinodien, gemünztes oder ungemünztes Gold und Silber in einem Packen unter anderes Gut gelegt geweſen, und mit ausgeworfen worden, ſo wird ſolches alles unter dieſer Averei begriffen. Wenn der Eigenthümer aber ſolches beym Abliefern dem Schiffer verſchwiegen, oder vor dem Auswerfen es nicht geſagt hat, ſo genießt er die Erſetzung blos nach dem Werth, wozu die übrigen in ſelbigem Packen befindlichen Kaufmannswaren ſich belaufen haben. Hat der Schiffer Geld oder andere oben genannte Koſtbarkeiten in ſeine beſondere Verwahrung genommen, und giebt nun vor, daß er genöthigt geweſen ſey, ſie auch über Bord zu werfen, und ſolches gebührend erwie-

ſen

ſen worden, ſo wird das alles auch mit unter Averei begriffen.

Königl. Averei-Ordn. v. 1750. Art. 3. MODEES W. T. 5 S. 2987.

„Trüge es ſich zu, daß Geld zum Auswerfen käme, „ſo ſollen zwei für ein in der Wiederbezahlung gerechnet „werden, daferne ſolches wiſſentlich geſchehen wäre. S. R.

Eilftes Kapitel.

Wenn Güter ausgeworfen werden, ſo über die Ladung oder Fracht eingenommen ſind.

„Wenn ein Schiff von einem oder mehreren ganz und „zur vollen Ladung befrachtet wird, und der Schiffer nach„her anderes Gut gegen die Abrede einnimmt, oder das „Schiff über ſeine rechte Ladung beſchweret, und daher „etwas in See geworfen werden muß, ſo ſoll er zuerſt deſ„ſen Gut auswerfen, das er wider ſein beſſeres Wiſſen „einſchiffte, und der Befrachter nichts dafür erſetzen: „iſt er aber unwiſſend und die Schuld allein beim „Schiffer, ſo wird das Gut erſetzet, wie alles andere, „ſo in der Seenoth über Bord geworfen wird: doch iſt „der Schiffer nachher verbunden, dem Kaufmann und den „Rehdern dafür verantwortlich zu ſeyn, und ſie ſchadlos zu „halten. — Wenn jemand ohne Erlaubniß in eines an„dern Schiff und ohne Fracht etwas einſchifft, ſo mag „man deſſen Gut in der Seenoth frei auswerfen, und „nichts dafür erſetzen. — Wird Gut ausgeworfen, ſo „zwiſchen dem oberſten Verdeck und der Kuhbrücke lieget, „ſo wird es erſetzt wie alles andere. — Wenn der Schif„fer Güter in das Schiffsboot leget, nachdem ſolches an „Bord gehißet worden, und ſelbige, wann Seenoth ent„ſteht, über Bord geworfen werden müſſen, ſo ſoll er dem „Eigenthümer allen Schaden erſetzen, ſo ferne ſelbige nicht

„mit

„mit ſeiner eigenen Bewilligung dahin gelegt waren. — „Belegt der Schiffer ſeinen Ueberlauf ſo mit Gütern, daß „das Boot an ſeiner Stelle keinen Platz hat, und es da„her in See treiben muß oder verlohren geht, ſo trifft der „Schade den Schiffer. — Wenn nun der Schiffer an „einem Orte einladet, damit nach einem andern, doch inner„halb ſeines Weges ſegelt, und daſelbſt mehrere Güter ein„nimmt, ſodann Seenoth eintritt, um von den zuletzt „eingenommenen etwas über Bord geworfen wird, ſo muß „ſolches ſowol von dem zuerſt, als zuletzt eingeſchifften Gut „nach eines jeden Antheil erſetzet werden: iſt aber der Schif„fer auſſer ſeinem Wege nach einen entfernten Ort geſegelt, „und hat dort das Gut eingenommen, ſo hat er dem Ei„genthümer des zuerſt eingeſchifften Guts für allen Scha„den, der dadurch entſtehet, verantwortlich zu ſeyn, und „ihn zu erſetzen, er ſey durch Auswerfen, oder Verſäu„mung der Reiſe, oder einen andern Zufall verurſacht wor„den. S. R.

Wenn der Schiffer, gegen den Willen des Eigenthümers, in das Schiffsboot, nachdem es an Boord gehißt worden, Güter einpackt, und ſolche nachher in der Seenoth über Bord geworfen werden; ſo gehört der Schade nicht zur Averei, ſondern der Schiffer muß dem Eigenthümer ſolchen erſetzen.

Königl. Averei - Ordn. v. 1750. Art. 3. MODEES W. T. 5. S. 2987.

Wird ein Schiff ganz oder zur vollen Ladung gedungen, und der Schiffer läßt gegen den Inhalt des Frachtbriefes noch mehreres Gut von jemanden einladen, der von dem abgeſchloſſenen Frachtbrief Wiſſenſchaft hat; ſo mag, wann etwas über Bord geworfen werden ſoll, ſolches gegen Verabredung eingenommene Gut geworfen werden, ohne daß der Befrachter dafür ſtehe: und im Fall es beym Auswerfen nicht mit ergriffen würde, ſo muß doch nichts deſto weniger die Averei darauf berechnet werden. Hat aber der Eigenthümer um die volle Befrachtung des Schiffs nicht gewußt, ſo daß alſo dem Schiffer allein die Schuld beyzulegen iſt, ſo muß das geworfene Gut

zur Averei gerechnet werden und Schiffer und Schiff für den Schaden ſtehen.

Ebend. S. 2988.

Zwölftes Kapitel.

Vom Schaden, ſo das Schiff allein trifft.

„Wenn Sturm und Unwetter oder ein anderer Un„glücksfall das Schiff treffen, und daran Schaden thun, „ſo wird ſolcher nicht von dem Gut erſetzet, ſondern die „Schiffsherrn tragen ihn allein. S. R.

Alles was, um das Leben, Schiff und Gut in der Noth zu retten, gekappt wird, es ſey Maſt, Wand, Kabel, Anker und Ankertau oder anderes Geräth, wird unter Averei gerechnet: auch das Schiffsboot, wenn es von ſeinem Tau auf dem Verdeck abgehauen und über Bord geſetzt wird.

Königl Averei-Ordn. v. 1750, Art, 3. MODEES W. Th. 5. S. 2988.

„Bricht nun der Maſt, und der Schiffer iſt gezwun„gen, das übrige auch abzuhauen, und es mit Takel und „Geräthſchaft über Bord zu werfen, ſo wird alles, was „ſolchergeſtalt geworfen wird, von Schiff und Gut wieder „erſetzt nach eines jeden Antheil, und nach ſeinem Werth, „je nachdem es zerbrochen und entzwey war, als es gewor„fen ward. S. R.

Wenn der Maſt mit daran befindlichen Segeln und nebenhängenden Wänden durch Sturm zerbrochen wird, ſo daß Schiff und Ladung Gefahr liefe, im Fall jene nicht gekappt würden, ſo wird zu dieſer Averei blos dasjenige gerechnet, was von dem Geräthſchaft wirklich gekappt worden. Eben ſo wenn der Schiffer Ancker und Anckertau kappen muß, um nicht auf eine Klippe oder in andere Gefahr zu gerathen.

Averei-Ordn. v. 1750. Art. 3.

„Hat ein Schiff der Sicherheit halber mit andern „ſich in eine Flotte vereinigt, und kann nicht ſo geſchwinde, „als

„als die andern, das Anker aufwinden, ſondern muß, „um zeitig unter Segel zu kommen, das Ankertau abhauen, „ſo geht dieſer Schade gleich über Schiff und Gut, wie „alles andere, ſo geworfen wird. S. R.

Wann ein Schiff der Sicherheit wegen ſich mit andern in eine Flotte eingelaſſen und das Anker nicht ſo geſchwinde, als die andere, aufwinden kann, ſondern um zeitig unter Segel zu kommen, und den andern folgen zu können, das Tau kappen muß, ſo wird ſolches unter Averei gerechnet, ſo wie aller Schade, ſo dem Schiff und deſſen Geräthſchaft im Gefecht mit dem Feinde, Kreuzer, Kaper oder Seeräuber zugefügt wird.

Königl. Averei-Ordn. Art. 3.

„Wenn denen, ſo auf dem Schiffe fahren, einem „oder mehreren, Furcht ankömmt, und der Schiffer auf „ihr Bitten und inſtändiges Anhalten den Maſt niederhauet „oder dem Schiffe ſonſt einen Schaden zufügt, ſo müſſen „ſie ſolchen erſetzen, ſo viel ihrer daran Schuld waren. S. R.

Wenn denen, ſo auf dem Schiffe fahren, einem oder mehrern Furcht autritt und der Schiffer auf ihr Bitten und inſtändiges Anhalten den Maſt abhauet, oder ſonſt dem Schiff Schaden zufügt, ſo haben ſie, die ſie ihn dazu beredet, ſolchen zu erſetzen, und wird er nicht zur Averei gerechnet.

Königl. Averei-Ordn. v. 1750. Art. 3. MODEES W. T. 5. S. 2989.

Dreizehntes Kapitel.

Von verſchiedenen Vorfällen, ſo ſich bey oder nach dem Werffen ereignen.

„Wenn Güter geworfen werden, und die Schiffsladung „gebrochen wird, und das zurückbleibende Gut dadurch „Schaden leidet, daß die Stützen losgehen, oder etwas „auseinandergehet oder ausleckt, und ſolches aus jener Ur-

„ſache herrühret, ſo wird es erſetzet, wie das geworfene „Gut. — Für das geworfene Gut muß die Fracht bezalt „werden, nach Verhältniß des Weges, den es ſchon zu„rückgelegt hatte. — Wird die Noth ſo groß gefunden, „daß geworfen werden muß, der Eigenthümer des Guts ſol„ches aber nicht zulaſſen will, und Zank und Streit dadurch „entſteht, das Schiff mittlerweile Schaden erleidet, ſo daß „einiges darin befindliche Gut verderbe oder verlohren gehe, „ohne des Schiffers oder ſeiner Leute Verſchulden, ſo nimmt „der Schiffer nichtsdeſtoweniger für ſolches Gut die volle „Fracht, und der andere hält ſich ſeines Schadens wegen „an den, ſo ihn verurſachte. — Wenn in der Seenoth „Gut über Bord geworfen wird, ſo ſich nachher wieder „findet, an das Land treibt oder aufgefiſcht wird, ſo daß es „dem Eigenthümer wieder zu Händen komme, ſo ziehet er „den Bergelohn und andere billige Koſten ab, und giebet ſo „einem jeden nach ſeinem Theil zurück, was er an Erſetzung „erhoben hatte, ſo hoch der Werth deſſelben ſich etwa belau„fen kann: iſt ſolches Gut nicht vorher geſchätzt, ſo ergehet „eine neue Wardirung des Schadens, in wie ferne ſolcher „nach wiedererhaltenen Gut für geringer angeſehen werden „könne. S. R.

Wird über Bord geworfenes Gut ans land getrieben oder aufgefiſcht, und ſolchergeſtalt wieder herbeygeſchafft, ſo muß es, im Fall es nach der Averei-Rechnung ſchon erſetzt wäre, demjenigen zu gute kommen, der die Erſetzung geleiſtet: ſonſt aber wird es nach vorhergegangener Wardirung an den Meiſtbietenden verkauft, und der Belauf, nach Abzug des Bergelohns und anderer darauf verwandten Koſten, in die Averei-Rechnung aufgenommen, und zwiſchen den intereſſirten Theilen, nach eines jeden Antheil, vertheilt.

Königl. Averei-Ordn. v. 1750. Art. 5. MODEES W. Th. 5. S. 2991.

„Wenn nun ein Schiff auf derſelben Reiſe, nachdem „ſchon etwas über Bord geworfen worden, untergeht, und „etwas, es ſey Gut oder Geräthſchaft geborgen wird, ſo „gehet ſolches, nach Abzug des Bergelohns; zur Erſetzung „des

„des über Bord geworfenen, nach eines jeden Antheil: „wird zugleich etwas von dem Geworfenen wieder aufgefan„gen, ſo wird es damit gehalten, wie hier oben verordnet „iſt. — Wann Güter nach einem Schiffbruch geborgen „werden, ſo wird davon für das Schiff und andere Güter, „ſo wegbleiben, nichts erſetzt, es ſey denn in den angeführ„ten Fällen. — Steckt jemand Geld, Gold, Kleinodien „oder andere Koſtbarkeiten zu ſich, begiebt ſich damit zur „See, und entkömmt der Gefahr, ſo wird auch von dem „ſolchergeſtalt geretteten nichts abgegeben. S. R.

Vierzehntes Kapitell.

Vom Raube, Todtſchlag und Verwundung.

„Wird etwas aus dem Schiff geraubt, von deſſen „Geräthſchaft oder andern Gut, im Hafen oder in der „offenen See, ſo iſt der Schade deſſen allein, den er „trift, und hat er keine Erſetzung zu genießen, es ſey denn daß „ſie vorher ein anderes unter ſich verabredet und beſchloſſen „hätten, oder auch derjenige, ſo da raubte, dazu ein Ver„anlaſſung nähme, die alle mit einander anginge, ſie ſey „wahr oder unwahr, da denn das geraubte vom Schiff „und Gut erſetzt werden ſoll, als welches dadurch befreyet „ward. Wenn auch Schiff und Gut gänzlich wegge„nommen werden, und der Schiffer ſolche für einen gewiſſen „Preis wieder einlöſet, und ſich oder einen andern zum „Bürgen ſetzet, bis ſolches bezahlt werde, ſo ſoll ſolches „Löſegeld gleichfalls über Schiff und Gut, nach eines je„den Antheil, gehen. Wird das Schiff in offener See „oder vom Lande überfallen, und die Schiffsleute wollen „ſich wehren, und einige werden dabei verwundet, gelähmt „oder getödtet, ſo ſollen der Arztlohn, und die Beerdi„gungskoſten, nebſt ihrem vollen Lohn und Führung und „anderer Erſetzung für Lähmung, Unbaruchbarkeit und Ar-

„muth, zugleich von Schiff und Gut, bey deren Verthei„digung ein ſolches Unglück geſchehen war, wieder gut ge„macht und erſetzt werden, je nachdem verſtändige gute „Männer es für billig erkennen. S. R.

Unter Averei wird aller Schade berechnet, den ein Schiff und deſſen Geräthſchaft im Gefecht mit dem Feinde, Kreuzer, Kaper und Seeräuber erleidet.

Königl. Averei-Ordn. v. 1750. Art. 3. §. 6. MODEES W. T. 5. S. 2989.

Funfzehntes Kapitel.

Von Abſchiffung in kleinen Fahrzeugen, deren Fracht, und dem Schaden, der dabei vorfallen kann.

„Wenn ein Schiff an Grund kömmt und nicht geladen „wird, oder wenn es vor einem Hafen kömmt und nicht „einlaufen kann, ſondern nöthig iſt, das Schiff zu erleich„tern, und Güter abzuſchiffen, und dazu Böte oder an„dere Fahrzeuge gedungen werden, ſo werden ſolche Koſten „von Schiff und Gut nach eines jeden Antheil getragen. „Wenn dergleichen Gut, ſo ſolchergeſtalt abgeſchifft wor„den, nachher verlohren ginge, oder ſonſt beſchädigt würde, „ſo wird es erſetzt, wie vorher geſagt worden. Geht das „Boot oder Fahrzeug, worinn das Gut abgeſchifft war, „verlohren, ſo haftet das Gut nicht dafür, ſondern es „ſtehet für die Heuer ſeine eigene Gefahr, ſo wie es be„ſtens kann. S. R.

Unter Averei wird gerechnet, wann das Schiff leck wird, oder auf eine Untiefe oder Klippe geräth, und man die Ladung löſchen, und durch Kielholen oder auf eine andre Art das Schadhafte am Schiffe ausbeſſern muß, ſo daß es ſeine Ladung wieder einnehmen, und die Reiſe fortſetzen könne: ſo auch

auch, wenn Tauwerk und andre Schiffsgeräthſchaft bei einem ſolchen Vorfalle verdorben werden.

Königl. Averei-Ordn. v. 1750. Art. 3. MODEES W. T. 5. S. 2989.

„Wenn das Schiff im Hafen iſt, aber doch ſo tief „gehet, daß es mit voller Ladung zu ſeiner Stelle nicht „hinauf kommen kann, deshalb einiges Gut in ein ande„res Fahrzeug abgeſchifft wird, und hierdurch nachher „Schaden entſteht, ſo hat der Schiffer ſolchen nicht zu er„ſetzen. Aber von den Koſten, ſo in ſolchen Fall gemacht „werden, haften zwey Drittel auf des Schiffes und ein „Drittel auf der Ladung Rechnung. — Kann das Schiff „nicht aufkommen, ohne ſeine ganze Ladung auszuſchiffen, „ſo trägt es die Koſten dafür allein. S. R.

Wenn Gut verlohren geht, nachdem es in andere und ſchlechtere Pramen, Leichter und Böte, als die daſigen Orts dazu gebräuchlichen, gebracht worden, ſo wird es nicht unter Averei gerechnet, eben ſo wenig der Schade an Gütern, ſo der Eigenthümer in der Meinung ſie ſelbſt zu retten, aus dem Schiffe genommen hat, ohne daß der Schiffer oder deſſen Leute darin gewilligt haben.

Königl. Averei-Ordn. v. 1750. Art. 3. MODEES W. T. 5. S. 2988.

Sechszehntes Kapitel.

Vom Streit über das Auswerfen, und die Erſetzung dafür.

„Entſteht zwiſchen Kaufmann und Schiffer Streit, ob „das Schiff nöthig gehabt, auszuwerfen, oder Böte zu „miethen, ſo hat der Schiffer Macht, mit dem Eide zweier „ſeiner Schiffsleute zu erweiſen, daß es nöthig war. — „Können ſie wegen der Erſetzung nicht einig werden, ſo „ſoll jeder ſeinen Eyd ablegen, daß er an allen den Gütern,

„ſo

„ſo er im Schiffe hat, recht gethan. — Soll nun der „Schiffer von ſeinem Schiffe bezahlen, und die Kaufleute, „denen das Gut gehört, ſagen, daß es geringer geſchätzet, „als es werth ſey, ſo ſollen ſie Macht haben, es für den „Preis einzulöſen, den der Schiffer darauf ſetzte, binnen „Zeit von ſechs Stunden, da ſie es haben beſehen können S. R.

Zur particulären Averei, wofür der Verſicherer haftet, werden die Ausbeſſerungen und Koſten berechnet, die auf ein Schiff verwandt ſind, um es nach erlittenen Schaden wieder herzuſtellen, wozu noch kömmt, was das Schiff an Averie groſſe erlegt hat. Alles, was in der Seenoth von des Schiffs Geräthſchaft und Tauwerk gekappt worden, nebſt dem allen, ſo im Art. 3. von der Averei angeführt wird, muß berechnet und erſetzt werden, je nach dem, was es beym Kappen werth geweſen ſeyn kann: dagegen wird aber dem Verſicherer nach dem Werth gutgethan, was nach dem Kappen an Geräthſchaft und Tauwerk übrig geblieben. Nachdem der Schade ausgemittelt worden, muß ſolcher auf Schiff und Gut nach eines jeden Antheil vertheilt und berechnet und von jedem Verſicherer, ſo darauf gezeichnet, erſetzt werden, wobey in Obacht genommen wird: der wahre Werth des Schiffs in dem Zuſtande in welchem es aus der See kömmt, und die behörigen Beſichtigungs- und Wardirungsmänner es gefunden: ſollte aber das Schiff oder der größere Theil deſſelben im Verſicherungsbriefe zu einem gewiſſen Werth feſtgeſetzt und wardirt ſeyn, ſo verbleibt es bey ſolcher Wardirung. Das Gut, ſo im Schiffe geborgen geblieben, wird nach dem Einkaufspreiſe mit allen Unkoſten berechnet, und der Werth des über Bord geworfenen Guts, wie oben geſagt worden. Nachdem die Averei-Rechnung ſolchergeſtalt über Schiff und Gut aufgemacht worden, muß jeder Verſicherer ſeinen darin feſtgeſetzten Antheil an der Erſetzung gutwillig entrichten: widrigenfalls hat der Schiffer Macht, das Gut zurückzubehalten, bis der Eigenthümer dafür Richtigkeit gemacht oder eine hinlängliche Bürgſchaft geſtellt habe.

Königl. Averei-Ordn. v. 1750. Art. 5. MODEES W. T. 5. S. 2990 und 91.

Sieben-

Siebenzehntes Kapitel.

Von dem Looſſen-Lohn, den Leucht-Geldern und andern kleinen Unkoſten.

„Der Lootſe ſoll vom Schiffer geſpeiſet werden, ſo lange „er in Dienſtverrichtung iſt. Iſt ſein Lohn nicht höher als „neunzig Mark, ſo fält er auf die Güter allein, ſo eingeſchifft „ſind: beläuft er ſich aber höher, ſo wird er von Schiff und „Gut nach eines jeden Antheil berichtigt. — Andere kleine „Unkoſten, als Leucht- (Baak) Gelder, welche man giebt, „wo Feuer gehalten wird, allerhand Zuſammenſchüſſe, wann „Schiffe ſich in eine Admiralſchaft begeben, und was gege„ben wird, wann man unter den Kanonen eines Schloſſes „oder einer Feſtung vorbey ſegelt, trägt das Kaufmannsgut „allein. S. R.

Auf allen ſowohl Königl. als Kauffarthey-Fahrzeugen genießen die am Bord befindlichen Lootſen, jeder eines gemeinen Mannes Beköſtigung und Extra Verpflegung, ſo lange ſie daſelbſt gegenwärtig ſind, und überdem 8 ßl. Spec. für jeden Tag, den das Fahrzeug, ungeachtet der Lootſe zum Segeln auffordert, ſtille liegt, auch auf 1 bis 2 Tage Koſt zur Heimreiſe. Bekömmt aber der Lootſe die ihm zuſtehende Beköſtigung nicht, ſo müſſen ihm dafür auf einem fremden Fahrzeuge 8 ßl. Spec. und auf einem einheimiſchen 6 ßl. täglich gereichet werden.

Königl. Verordn. v. 19. April 1781. §. 13.

Wenn dem Lootſen die Schiffskoſt am Bord verſagt, oder ungebührlich ſchlecht gereicht wird, oder ihm auch die Beköſtigung auf dem Heimwege und die Erſetzung für die Zeit nicht beſtanden wird, die er länger, als ſeine Schuldigkeit geweſen wäre am Bord bleiben müſſen, ſo werden dafür, nach Ermäßigung des Richters, von 50 bis 150 Th. S. M. gebüßet.

Königl. Schreib. v. 1 Febr 1769. Modees W. T. 9. S. 904.

Sechſte Abtheilung.

Von den Verſicherungen.

Erſtes Kapitel.

Vom Verſicherungs-Schluß im allgemeinen, ſo Aſſecurance *) genannt wird.

„Alle Verſicherungen auf Schiff und Gut, ſo nach dieſem Tage geſchloſſen werden, die Reiſe ſey entweder „innerhalb Schweden und der darunter gehörigen Landſchaften,

*) Ein Schwediſcher Wochenſchriftſteller, der verſt. Hr. Hofkanzler von Dalin hatte im J. 1733 die Ehre, in ſeinem Schwediſchen Argus Nr. 20, die Nation auf die Summe aufmerkſam zu machen, die das Aſſecuranzcomtoir in Amſterdamm aus Schweden zog, und welche nach ſeinem Calcul ſich zu 1,084,320 Holländiſche Gulden jährlich belief. Das folgende Jahr erging unter dem 18 Dec. ein Königl. Befehl an das Comm. Colleg. ſich über den Nutzen einer See-Aſſecuranz-Compagnie zu äußern, und unter dem 10 Febr. 1735 ergieng ein Königl. Schreiben an das Comm. Colleg. des Inhalts, daß eine See-Aſſecuranz-Compagnie mit einem Pränumerations-Capital von 250,000 Th. S. M. errichtet werden ſolle, welche Mittel gegen 3½ pr. C. Zinſe in die Bank geſetzt werden könnten. Aber die wirkliche Einrichtung kam nicht eher als im J. 1739 zum Stande, die vermittelſt des §. 6 des Reichstagsbeſchluſſes vom 18 Apr. deſſ. J. (S. Modees W. T. 2. S. 1472.) ſelbige von den Ständen beſchloſſen ward, worauf unter dem 4 July 1739 die Königl. Beſtätigung der Aſſociationsregeln dieſer Compagnie erging, (S. Modees W. T. 2. S. 1572.)

„ſchaften, oder gehe auch nach einem fremden Ort, ohne „Unterſchied, ob ſie zwiſchen Schwediſchen Einwohnern „allein, oder zwiſchen dieſen und fremden geſchloſſen wer„den, ſollen auf ſolche Art und Weiſe eingerichtet wer„den, wie in dieſer Abtheilung verordnet iſt. Was an„ders geſchloſſen worden, ſoll, wie groß auch die Ver„pflichtung zwiſchen den Contrahenten ſeyn mag, und ſoll„ten ſie ſich auch mit einem Eide gebunden haben, dennoch „vor jedem Gericht für ungültig und kraftlos gehalten wer„den. Und jede Verſicherung, ſo vor gute Männer oder „ein Gericht, höheres oder niederes, kömmt, ſoll eben ſo „nach dieſer Abtheilung unterſucht, entſchieden und abge„urthelt werden, als vorher geſagt worden. S. R.

Eine Verſicherung oder Aſſecuranz iſt ein auf guten Glauben geſchloſſener Vertrag, wodurch einer oder mehrere für eine gewiſſe bedungene Verſicherungs-Abgabe oder ſogenannte Prämie allen Schaden übernehmen, dem eines andern Schiff und Fahrzeug oder Gut und Eigenthum unterworfen ſeyn oder werden kann, ſo daß bey eintretenden Schaden und

 Unglück

1572.) deren Fond zu 1 Million Thlr. S. M. oder 10 Tonnen Goldes beſtimmt ward. Dieſe Einrichtung beſteht noch, und ward beim Reichstage von 1765 von ſo großen Nutzen befunden, daß Sr. Königl. Maytt. vermittelſt des §. 34 der Reſolution auf der Städte Beſchwerden vom 9 Dec. 1766 (S. MODEES W. T. 8. S. 7461) die Errichtung mehrerer See-Aſſecuranz-Comtoirs ſowol in Stockholm als den übrigen Städten des Reichs genehmigte, welches jedoch nachher nicht in Ausführung gebracht worden. Die Privilegien der Schwediſchen Seeaſſecuranzcompagnie ſind vermittelſt Königl. Schreibens an das Comm. Coll. vom 26 Juli 1776 beſtätigt, und vermittelſt ähnlichen Schreibens vom 24 Febr. 1790 auf 12 Jahre prolongirt, auch iſt jeder Mitbürger berechtigt an der Compagnie Theil zu nehmen, und findet kein Ausſchließungsrecht zum Nachtheil anderer Königl. Unterthanen ſtatt, welche zur Errichtung ähnlicher Compagnien, jetzt oder in die Zukunſt, geneigt ſeyn mögten.

Unglück der erſtern oder der Verſicherer, dem letztern oder dem Verſicherten den Werth dafür in Gemäßheit des darüber errichteten Verſicherungsbriefes, entrichte.

Königl. Verſicherungs-Ordn. v. 2 Oct. 1750. Art. 1. §. 1. MODEES W. T. 5. S. 2965.

Alle Verſicherungen, ſo in Zukunft im Reiche, entweder zwiſchen Schwediſchen Unterthanen, oder zwiſchen dieſen und fremden, geſchloſſen werden, ſollen nach dieſer Verordnung eingericht und abgemacht werden, ſo daß jeder Vorbehalt und Gebrauch, auf den man ſich berufen mögte, für ungültig und kraftlos zu halten iſt.

Ebendaſelbſt. § 2.

Zweites Kapitel.

Vom Verſicherungsbriefe, ſo Polize genannt wird, und deſſen Mäckler.

„Wird nun eine Verſicherung geſchloſſen, ſo ſoll ein „Brief darauf gegeben werden, ſo wie ſolche unter Sr. „Königl. Maytt. Namen zu eines jeden Nachricht auf „Schwediſch und Deutſch werden gedruckt werden: und „ſollen in denen darin offen gelaſſenen Stellen die Namen „des Schiffes und des Schiffers, nebſt ſeiner ganzen Reiſe „von Ort zu Ort, wohin das Schiff ſegeln, wo es lö„ſchen, laden oder anlanden will, genau beſchrieben und „eingezeichnet werden. Sie ſollen auch unter den Worten: „verderbliche und unverderbliche Waaren, allerhand Waa„ren und Kaufmannsgüter verſtanden werden, was es auch „für welche ſeyn mögen. Will aber jemand gemünztes oder „ungemünztes Gold oder Silber, Perlen, Edelſteine und „andere Kleinodien, oder auch allerhand Kriegszeug, oder „Sachen, ſo zum Kriege gehören, verſichern laſſen, ſo ſoll „ſolches alles mit ſeinem rechten Namen eingeführt werden.

„Wird

„Wird hieran etwas verſäumt, ſo ſoll der Brief ungültig „ſeyn, doch iſt es gleich, durch weſſen Hand ſolches einge„ſchrieben wird. S. R.

Ueber jede geſchloſſene Verſicherung ſoll ein in Schwediſcher Sprache gedruckter, und vom Verſicherer unterſchriebener Brief oder Polize ausgefertiget werden.

Königl Verſicherungs-Ordnung v. 2 Octob. 1750 Art. 4. §. 1. MODEES W. T. 5. S. 2968.

In die darin offen gelaſſene Stellen wird eingeführt 1) der Name des Verſicherten oder deſſen Gevollmächtigten. 2) Dasjenige, ſo man verſichern läßt, oder deſſen Werth an Gelde. 3) Der Name des Schiffes und des Schiffers. 4) Die Ein- und Ausladungsplätze ſammt des Schiffes ganze Reiſe. 5) Die Zeit, da das Schiff abſegeln ſoll, oder wirklich abgeſegelt iſt. 6) Die bedungene und bezahlte Verſicherungs-Abgabe.

Ebendaſ. §. 2.

Will der Verſicherte ſeinen erhaltenen Verſicherungsbrief an einen andern überlaſſen, ſo mag er ſolches unter eigener Hand und Namen, auch beigefügter Jahrs- Monats- und Tageszahl thun, mit dem Namen desjenigen, an welchem er überlaſſen wird.

Ebendaſ. §. 3.

Die in Stockholm errichtete Seeaſſecuranzcompagnie hat die Freiheit, auf eigne Koſten Polizen oder Verſicherungsbriefe drucken zu laſſen, welche von der Charta-Sigillata-Abgabe frey ſind, und welche ſie a 1 Thlr. S. M. zur Verſicherung einheimiſcher, und a 2 Thlr. S. M. zur Verſicherung fremder Fahrzeuge und Güter verkaufen laſſen kann.

Königl. Privil. v. 4 July 1739. MODEES W. T. 2. S. 1572.

Solche Polizen gelten in eines jeden Hand, ſowol eines Einheimiſchen als Fremden, wenn ſie mit Beifügung der Jahrs- und Tagszahl transportirt ſind, und hat der Inhaber gleiche Rechte und Vortheile mit dem, an dem die Polize zuerſt ausgefertigt war: die Compagnie ſoll darauf keine Arreſte oder andere Gravationen annehmen oder bey ſich gelten

laſſen, ſondern bei erweislich eingetretenen Unglücksfällen denſelben an den Inhaber ein Genüge leiſten.

Der See-Aſſec. Comp. Aſſociat. Regeln v. 4 July 1739. §. 16. MODEES W. T. 2 S. 1577.

„Sind es nun Mäckler, die die Verſicherung ſchlieſ„ſen, ſo haben ſie den Brief zu ſtellen, und für die Einſchrei„bung verantwortlich zu ſeyn, thun ſie ſolches nicht, ſondern „die Schuld wird an ihnen gefunden, ſo hat derjenige, der „verſichern ließ, Macht, ſie alles daraus entſtehenden Scha„dens wegen zu beſprechen. Es ſollen auch die Mäckler, „mehrerer Richtigkeit wegen, richtige Abſchrift und Liſte von „allem halten, was in die leeren Stellen der Verſicherungs„briefe ſolchergeſtalt eingeſchrieben worden. Laſſen ſie es „daran ermangeln, ſo ſollen ſie das erſte Mal ihren Lohn „vierdoppelt büßen, ſo in drey Theile, an den Angeber, die „armen Seefahrenden, und den, ſo die Klage zuſteht, ver„theilt wird: geſchiehet es öfter, ſo werden ſie ihres Amts „entſetzt, auf eine Zeitlang, oder auf immer, je nach dem „die Verſehen groß ſind. Für jede Verſicherung, die ein „Mäckler ſchließt, genießt er eine Mark von jedem Hun„dert und nicht mehr, halb von dem Verſicherer und halb „von dem Verſicherten. S. R.

Es ſollen zu ſolchen Geſchäften keine andere als Mäckler gebraucht werden, als welche beeidigt und vom Magiſtrat dazu angenommen ſind; doch haben der Verſicherer und Verſicherte Freyheit, ſelbſt die Verſicherung abzuſchließen, wenn ſie es wollen.

Königl. Verſich. und Averei-Ordn. v. 2 Oct. 1750. MODEES W. S. 2992.

Beim Schluß einer Verſicherung muß der Mäckler alles aufrichtig anzeigen, was ihm davon bekannt iſt, und darf die dabey vorkommenden Umſtände nicht verſchweigen, noch anders, als ſie ſich wirklich verhalten, ausdeuten, noch weniger Betrug und Verleitung dabey verheimlichen und befördern, auch keine Verſicherungen von ſolchen ſchlieſſen laſſen, die entweder nach dem Art. 2. §. 1. dieſer Verordnung dazu nicht berechtigt, oder bekanntlich nicht im Stande ſind, die übernommenen Verſiche-

ſicherungsbedingungen zu erfüllen. Wenn ſich ein Mäckler hierinn vergeht, ſo iſt er zur Erſetzung alles daraus entſtehenden Schadens, auch nach Maasgabe des Vergehens und der Umſtände, zu einer Leibes- oder andern derſelben entſprechenden Strafe verfallen. Dem Mäckler liegt ob, alle bey einer Verſicherung aufgegebenen Umſtände, dem Namen, der Zeit, und Ort nach, mit den dabey ausgemachten Bedingungen eigenhändig in die im Verſicherungsbriefe befindlichen leeren Stellen einzuführen, auch davon eine deutliche und richtige Abſchrift in ſein Buch einzutragen, damit im Fall der Noth alle zuverläßige Auskunft darüber gegeben werden könne. Verſäumt er ſolches, ſo muß er für allen beweislich daher erlittenen Schaden ſtehen. Er muß auch in ſeinem Buche alle Nachrichten einzeichnen, die er auf Begehren des Verſicherten dem Verſicherer in Anſehung des verſicherten Schiffs und Guts ertheilt, nebſt Tag, Monat und Jahr, da ſolches geſchehen, auch die Antworten bemerken, die der Verſicherer ihm in ſolchem Falle giebt. Verſäumt er etwas hiebey, ſo ſoll er ſeinen Mäcklerlohn verlohren haben, aber im Fall einer vorſetzlichen Unrichtigkeit wird er nach Beſchaffenheit der Sache beſtraft. — Wenn der Verſicherer dem Mäckler den Verſicherungslohn borgt, und Schaden darauf leidet, ſo hält er ſich an den Mäckler, als an ſeinen Mann: iſt aber der Verſicherungslohn noch beym Verſicherten rückſtändig, ſo muß dieſer ihn an den Verſicherer auszahlen. Den Verſicherungslohn muß der Mäckler vom Verſicherten ſogleich entgegen nehmen, und ohne Verzug dem Verſicherer zuſtellen, widrigenfalls iſt er ſeines Mäcklerlohns verluſtig, und muß dieſem überdem noch den Verſicherungslohn völlig auszahlen.

Ebendaſelbſt.

Die See-Aſſecuranz-Compagnie beſtehet den angenommenen, beeidigten Mäcklern an Courtage $\frac{1}{8}$ p. C. von dem bedungenen Capital: ſie haben aber keine Courtage von dem Verſicherten zu verlangen noch zu genießen.

Der See-Aſſec. Comp. Aſſociat. Regeln v. 4. July 1739. §. 18. MODEES W. T. 2. S. 1577.

„Alle

„Alle Verſicherungsbriefe, ſo auf Reiſen über die of„fenbare See gegeben werden, muß der Verſicherer mit ſei„nem Namen unterzeichnen, und die Summe darinn ſetzen, „für welche er zu ſtehen übernimmt, beydes eigenhändig, „wenn es gültig ſeyn ſoll. S. R.

Drittes Kapitel.

Von der Pflicht des Verſicherers.

„So viele einen Verſicherungsbrief unterſchreiben, die „werden im Gewinn und Verluſt gleich gerechnet, und „ſtehen mit geſammter Hand dafür nach eines jeden Antheil „an der Hauptſumme, den ein jeder angenommen und ge„zeichnet hat, unangeſehen von wem zuerſt oder zuletzt un„terſchrieben worden. Und mag keines Name unter dem „Briefe ausgeſtrichen, oder ſeine Verpflichtung gelöſet wer„den, ohne den Willen und die Genehmigung aller derer, „ſo unterzeichnet haben, ſollte es auch geſchehen, ehe das „Gut eingeſchifft werde, um ſollten auch die beyden, ſo die „Verſicherung begehrt und gegeben haben, darum einig „ſeyn. Wird hiergegen gehandelt, ſo ſoll es ungültig ſeyn, „es ſey denn, daß derjenige, der einen von der Verſiche„rung frey machen will, ſich ſelbſt oder einen andern, eben „ſo guten, an ſeine Stelle ſetze, ſo daß die andern ſchadlos „bleiben können. S. R.

Ein jeder ſo einen Verſicherungsbrief unterſchrieben, muß für die Summe haften, die er darinn gezeichnet und verſichert hat. Keines Name mag unter dem Briefe ausgeſtrichen, noch jemand von ſeiner Verpflichtung, ohne aller Unterſchriebenen einſtimmigen Genehmigung, befreiet werden.

Königl. Verſich. Ordn. v. 1750. Art. 6. §. 1. MODEES W. T. 5. S. 2971.

Will jemand, nachdem die Verſicherung geſchloſſen und der Brief darauf gezeichnet iſt, ſich neue und beſondere Bedingungen

gungen ausmachen, ſo ſoll der Verſicherer, der ſolche angenommen, allein ſchuldig ſeyn, ſie zu erfüllen.

Ebendaſ. §. 2.

Wann die Verſicherung auf Schiffe, Schiffs-Antheile oder Waaren gerichtet iſt, ſo in mehrere als ein Schiff verladen ſind, ſo muß ſich der Verſicherte auf jedes Schiff oder Schiffsantheil und auf die Waaren in mehrern Schiffen beſondere Verſicherungsbriefe ertheilen laſſen: widrigenfalls iſt die Verſicherung ungültig.

Verſich. Ordn. v. 1750. Art. 5. §. 2.

Werden Edelſteine, Perlen und andere Koſtbarkeiten, gemünztes oder ungemünztes Gold und Silber, Kanonen, Schieß- und Seiten-Gewehr, Pulver, Kugeln, Bley und andere Kriegsgeräthſchaft verſichert, ſo muß ſolches alles mit ſeinem wahren Namen in dem Verſicherungsbrief eingeführt werden: imgleichen Waaren die zwar nicht eigentlich zur Kriegsgeräthſchaft gehören, aber von Kriegführenden Mächten für verboten oder Contrabande erklärt werden: wenigſtens muß darinn ſtehen, daß verbotene oder Contrabande-Waaren eingeladen ſind: widrigenfalls iſt es ungültig.

Ebend. §. 3.

Waaren, ſo leicht verderben können, als Zucker, Salz, Vitriol, Alaun, Getreide, Hering, trockne Fiſche, Hopfen, Erbſen, Bohnen, Käſe, Wolle, Rauchwerk, Same, Flachs, Hanf, ungetheertes Tauwerk und Kabelgarn, Papier und Bücher müſſen gleichfalls eingeführt werden.

Ebend. §. 4.

Verlangt jemand die Verſicherung auf ein Priſe-Schiff, ſo er erhandelt hat, welches aber noch nicht auf freyer Rhede und in einem freyen Hafen geweſen iſt, ſo muß ſolches im Briefe bemerkt werden, widrigenfalls iſt die Verſicherung kraftlos.

Ebendaſ. §. 5.

Will jemand Schiff und Gut verſichern laſſen, welches der Gefahr des Aufbringens wegen unter einer Convoy gehen ſoll, ſo muß im Verſicherungsbriefe ſtehen, unter welcher Convoy es abgehen ſoll, und an welchem Ort das Schiff lieget: ſonſt

ſonſt haftet der Verſicherer nicht für die Gefahr, es ſey denn daß die Verſicherung auf alle Gefahr gerichtet wäre.

Ebendaſ. §. 14.

Wenn nun Schiff und Gut zur Convoy geſtoßen, muß der Schiffer von dem, der die Convoy führt, mit einem Zeichen⸗(Signe⸗Zeyn) Briefe verſehen werden, auch ſegelfertig ſeyn, um mit der Convoy in See zu gehen, auch während der Reiſe ſich ſo viel möglich mit ihr zuſammen halten.

Ebendaſ. §. 15.

Verſäumt der Schiffer hierin etwas, ſo muß der Verſicherer für den Schaden ſtehen, kann aber ſeine Erſetzung vom Schiffer nachſuchen, welcher überdem den Umſtänden nach beſtraft wird. Hat der Verſicherte ſolches, ſo wie auch die Urſache gewußt, warum das Schiff nicht zur Convoy gekommen iſt, ohne dem Verſicherer davon ſogleich Nachricht zu geben, und ſich mit ihm zu vergleichen, ſo iſt dieſer für den Schaden nicht verantwortlich.

Ebendaſelbſt §. 16.

Wird der Schiffer durch Sturm und Unwetter oder ſonſt ohne ſeine Schuld von der Convoy getrennt, ſo mag er die Reiſe nach dem beſtimmten, oder einen andern Ort, den er für den ſicherſten hält, fortſetzen, und muß der Verſicherer für allen Schaden ſtehen, der ſich dabei durch Aufbringung ereignen kann.

Ebendaſ. §. 17.

Wird auf Schiff oder Gut Verſicherung geſchloſſen, welches entweder mit oder ohne Convoy gehen ſoll, ſo muß ſolches im Briefe angeführt werden. Gelangt ſolches nun an ſeinen beſtimmten Ort, ſo hat der Verſicherer die bedungene Abgabe verdient: iſt aber ein anderes verabredet, daß dieſe Abgabe entweder zurückgeſtellt oder vermehrt werden ſolle, ſo muß ſolches im Briefe beſtimmt ſeyn.

Ebend. §. 16.

Wann Schiff und Gut an dem beſtimmten Ort angekommen, muß der Verſicherte ſolches, ſpäteſtens innerhalb 15 Tage, vom Tage der Ankunft angerechnet, löſchen laſſen, da auch des Verſicherers Verantwortlichkeit aufhört, es ſey denn,

denn, daß rechtmäßige Urſachen die Löſchung behindern: ſollte dieſe auch länger verzögert werden, ſo haftet der Verſicherer doch nicht länger als 21 Tage nach Ankunft des Schiffes. Geſchiehet die Löſchung eher, ſo hört alle ſeine Verantwortlichkeit den Tag auf, da die Löſchung geendigt iſt. Verurſacht der Verſicherte vorſetzlicher Weiſe Verzögerung über obgenannte Zeit, ſo iſt der Verſicherer von allem etwa daraus entſtehenden Schaden frey

Ebendaſ. §. 19.

Wenn Schiff und Gut am Ladungsort über die beſtimmte Zeit aufgehalten werden, und bey ſpäterer Jahrszeit abſegeln, da die Seegefahr größer iſt, ſo muß der Verſicherte ſolches dem Verſicherer bekannt machen, da dieſer denn eine Erhöhung der Prämie zu genießen hat, ſo wie ſie zur Zeit der Ueberſegelung gangbar iſt

Ebendaſ. §. 21.

Wenn Schiff und Gut durch Ueberſegelung, oder ſonſt durch zugefügten Schaden von andern Schiffen, im Hafen oder in offener See, verunglückt oder beſchädigt wird, ſo müſſen die Eigenthümer, zum Beſten des Verſicherers, deſſen Gerechtſame gegen die Rehder und Befrachter desjenigen Schiffers, ſo den Schaden verurſacht, auszuführen ſuchen, ſo weit der Werth des Schiffes und der Ladung hinreicht: was ſie ſolchergeſtalt durch Urthel und Recht oder durch Vergleich erhalten, ſoll nach Abzug der Koſten dem Verſicherer auf die im Verſicherungsbriefe gezeichnete Summe gutgethan werden.

Königl. Verſich. Ordn. v. 1750. Art. 8. §. 15. MODEES W. Th. 5. S. 2978.

Viertes Kapitel.

Von den Perſonen, die ſich mit Verſicherungen befaſſen mögen.

„Keinem von denen, die in irgend einem Seegericht, hö„hern oder niedern, als Richter oder Beiſitzer, ſitzen, ſoll

„es zugelaſſen ſeyn, auf irgend eine Art einiges Gut zu ver„ſichern: thun ſie es, ſo ſollen ſie ihren erhaltenen Lohn „doppelt erlegen, ſo zwiſchen dem Kläger, den armen See„fahrenden, und dem, der ſolches offenbaret, vertheilt „wird, und die Verſicherung ſelbſt ſoll ungültig ſeyn. Von „den Mäcklern ſoll daſſelbe gelten: Doch haben ſie ſelbſt „einiges Gut verſichern zu laſſen, ſo ſteht es ihnen frey, „wie allen andern. S. R.

Jeder Schwediſche Einwohner, welcher mündig iſt, hat die Freiheit, Verſicherungen zu übernehmen: ausgenommen ſind, die in dem verordneten Verſicherungsgerichte ſitzen, und deſſen Bediente, auch die Richter und Beyſitzer der Seezollgerichte, die Direkteurs und Bedienten der Königl. privilegirten Aſſecuranz-Compagnie, alle Königl. und Städtſche Einnehmer, oder zur Ausmittelung der Seeſchäden oder Averei-Sachen verordnete, ſogenannte Diſpacheur, und alle Mäckler und Schiffsklarirer. Widrigenfalls iſt die Verſicherung ungültig, und die erhaltene Prämie doppelt verwirkt, ſo zwiſchen dem Angeber und der Verſicherungsgerichtskaſſe getheilt wird. Haben aber dieſe ſelbſt etwas verſichern zu laſſen, ſo ſteht es ihnen frey.

Königl. Verſich. Ordn. v. 2 Octbr. 1750. Art. 2. MODEES W. T. 5. S. 2966.

Fünftes Kapitel.

Welche Güter und wie hoch ſelbige verſichert werden mögen.

„Die Schiffsfracht und des Seefahrenden Volckslohn, ſo „verdient werden ſoll, noch auch die Schiffskoſt, Pulver und „Bley und allerhand Schiffszeug, ſo zu der vorgeſetzten „Reiſe nöthig iſt und dabey aufgeht, oder jemandes Leben, „ſoll ſich keiner unterſtehen zu verſichern. Eben ſo wenig

„mag

„mag jemand auf den glücklichen Fortgang der Reiſe eine „Wette anſtellen, noch ſonſt eine ähnliche Erfindung üben. „Alles andere Gut, Kaufmannswaaren, und das ganze „Schiff oder Schiffstheile iſt erlaubt zu verſichern, wenn „ſie nur keinen Unterthanen der Feinde des Reichs Schwe„den zugehören. — Verſichert nun jemand, ſo unter der „Krone Schweden wohnt, ſolches Schiff oder Gut, deſ„ſen Eigenthümer unter des Reichs Feinden iſt oder gehört, „ſo ſoll ſolche Verſicherung nicht allein an ſich ungültig „ſeyn, ſo daß kein Rechtsgang darüber verſtattet werden „ſolle, ſondern wer ſich auch in ſolcher Maaße vergehet, ſoll „für jede ſolche Zeichnung, er verrichte ſie ſelbſt, oder laſſe „ſie für ſich verrichten, dreyhundert Thaler büßen, wenn „die Hauptſumme ſo groß oder geringer iſt: iſt ſie aber „höher, ſo büßet er ſo viel, als worauf er gezeichnet hat. „Von dieſen Strafgeldern nehmen, der Kläger, die armen „Seefahrenden, und der, ſo die Sache offenbahret hat, „jeder ein Drittel. — Keiner mag einiges Gut, einkom„mendes oder ausgehendes, höher verſichern laſſen, als es „mit Einkauff und den Unkoſten, bis es eingeſchifft worden, „wirklich und aufrichtig werth iſt: und ſoll er doch wenig„ſtens den zehnten Theil des Werths auf ſeine Gefahr be„halten, es ſey denn daß dieſer über ſiebentauſend fünfhun„dert Thaler beliefe, da er denn bloß den zehnten Theil „genannter ſiebentauſend fünfhundert Thaler auf ſeine Ge„fahr behalten, das übrige alles aber verſichern laſſen „mag. — Vom Schiffe oder von Schiffstheilen, auch „Kanonen, und allerhand anderes Kriegsgeräthſchaft ſoll „der Eigenthümer allezeit ein Drittel auf ſeine eigene Ge„fahr behalten. S. R.

Alle Schiffe und Fahrzeuge, oder Schiffstheile, allerley Güter und Waaren, verderbliche oder unverderbliche, Edelſteine, Perlen und andere Kleinodien, gemünztes oder ungemünztes Gold oder Silber, Kanonen, Gewehr, Kugeln, Pulver und andere Kriegsbedürfniſſe, ſo nach oder von irgend einem fremden oder einheimiſchen Ort gehen oder kom-

men, Frachtgelder, Bodmereyen und Seewechſel *) oder das ſogenannte Cambiomarino, Grönländiſche und andere Fiſchereyen,

*) Das Formular eines Verſicherungsbriefes der Schwed. Seeaſſecuranz-Compagnie, auf Frachtgelder, Bodmereyen und Seewechſel, lautet folgendergeſtalt: Unterzeichnete verſichern hiemit, jeder für ſich und ſeine Erben und jeder für ſeinen gezeichneten Antheil, — oder den es ſonſt für einen Theil oder alles zuſammen angehen kann, auf in dem Schiffe oder Fahrzeuge genannt, welches Gott bewahren wolle und welches vom Schiffer geführt wird, oder wer es ſonſt an deſſen Stelle als Schiffer führen mag, von bis und obgleich der Schiffer Freiheit hat, die Reiſe zu ſtellen und fortzuſetzen, wie er es am beſten und nützlichſten findet, und entweder aus Noth oder aus freyen Stücken die zur Beförderung derſelben dienlichen Häfen und Rehden zu ſuchen: ſo nehmen nichts deſto weniger die Verſicherer hiemit auf ihre Gefahr und Verantwortung alle ſchädlichen Zufälle, welche von dem Tage und der Stunde an ſich ereignen können, da der Schiffer angefangen hat, zu dieſer Reiſe Ballaſt oder Ladung in das Schiff oder Fahrzeug einzunehmen, bis daß bemeldetes Schiff, die Waaren und bey obengenannten Ort angekommen, und daſelbſt völlig gelöſcht ſind, da denn die Gefahr für die Verſicherer aufhört. Die Verſicherer ſind ſolchergeſtalt für allen Schaden verantwortlich, der mehrgemeldeten durch allerhand Seegefahr zuſtoßen kann, als durch Sturm, Ungewitter, Schiffsbruch, Strandung, Ueberſegelung, Eisgang, Feuer, Mißſegelung, Beſchlag und Anhaltung von Königen, Fürſten, Republiken und Völkern, von welchen Namen und Beſchaffenheit ſie ſeyn mögen, ſo auch Repreſſalien, Aufbringung und gewaltſame Plünderung von Kriegsſchiffen, Kreutzern, Kapern, Seeräubern und Feinden, des Schiffers und der Schiffsleute Verſehen, Unachtſamkeit und Muthwille, und alle andere Schäden nnd Unglücksfälle, welche ohne des Verſicherten Vorwiſſen und Willen ſich auf irgend eine Art ereignen könnten, keine ausgenommen, und es mag etwas geborgen werden oder nicht; ſo daß die Verſicherer an den Verſicherten oder deſſen Gevollmächtigten

ſchereyen, der Seefahrenden Befreyung von türkiſchen Kapern, auch unvermuthete Gewinnſte auf Güter und Waaren iſt zu verſichern erlaubt.

Königl. Verſich. Ordn. v. 2. Oct 1750. Art. 3. §. 1. MODEES W. T. 5. S. 2966.

Schiffe und Fahrzeuge *) oder einen Theil darin, ſie ſeyen von Eichen oder Föhren auf Kravel gebauet, kann man

---

tigten alles bezahlen ſollen, was er in Anſehung der verſicherten Summe gelitten und zwar binnen eines Monats Friſt, nachdem der Schade oder Verluſt gehörig erwieſen worden: Doch werden bei einem totalen Schaden, zwey pro Cent bey der Bezahlung abgezogen. Hiergegen haben die Verſicherer die bedungene Abgabe von Hundert an baarem Gelde empfangen. Doch behalten ſie ſich vor, vom Schaden, Averei und Unkoſten frey zu ſeyn, ſo von den Liegetagen herrühren. Uebrigens unterwerfen ſich die Verſicherer der von Sr. Königl. Maytt., Unſerm allergnädigſten Könige erlaſſene Verſicherungs und Averei-Ordnung nnd verpflichten ſich, alles dieſes, ſo wie es hier abgeſchloſſen worden, ohne die geringſte Einwendung redlich zu halten und zu erfüllen. Geſchehen und abgeſchloſſen in Stockholm d.

*) Die Verſicherungsbriefe der Schwed. Seeaſſecuranz-Comp. auf Schiffe und Fahrzeuge lauten, wie folget: Unterſchriebene verſichern hiemit, jeder für ſich und ſeine Erben oder was es ſonſt für einen Theil oder alles zuſammen betreffen kann, auf das Schiff ſelbſt oder Fahrzeug, genannt oder deſſen Casco mit Maſten und Segel, Ancker, Tockel und Zeug, Kanonen, Ammunition oder anderer Zubehör, welches Schiff, ſo Gott bewahren wolle! vom Schiffer geführt wird, oder wer es ſonſt an deſſen Stelle als Schiffer führen mag, oder wie des Schiffes oder Schiffers Name beſtimmt ſeyn oder werden mag, von und iſt bemeldetes Schiff oder Schiffstheil bey dieſer Verſicherung nach der Vereinbarung zu taxirt, ohne daß einige Rechnung oder mehrerer Beweis über den Werth, als dieſe Polize, gefordert werden ſoll. Die Verſicherer nehmen hiemit auf ihre Gefahr und Ver-

man verſichern, mit dem dazu gehörigen Rundholz, ſtehenden und laufenden Gut, Anker, Tau, Segel, Kanonen und anderer

---

Verantwortung alle Schäden, die von dem Tage und der Stunde an eintreten mögen, da der Schiffer angefangen, zu dieſer Reiſe Ballaſt oder Ladung in das Schiff oder Fahrzeug einzunehmen, und bis daſſelbe, mit aller Geräthſchaft und Zubehör, an den beſtimmten Ort, wie oben gemeldet worden, angekommen iſt, woſelbſt die Gefahr für die Verſicherer zwanzig Tage nach bemeldeten Schiffs oder Fahrzeugs Ankunft, oder eher, wann es gänzlich gelöſcht worden, aufhört, und hat der Schiffer Freiheit, die Reiſe ſo zu ſtellen und fortzuſetzen, wie er es am beſten und nützlichſten findet, und aus Noth oder von freyen Stücken die zur Beförderung der Reiſe dienlichen Häfen und Rehden ſuchen. Die Verſicherer werden ſolchergeſtalt für allen Schaden verantwortlich, ſo mehrbebemeldeten Schiffe zuſtoßen kann, durch allerlei Seegefahr, Sturm und Unwetter, Schiffsbruch, Strandung, Ueberſelegung, Eisgang, Feuer, Mißſegelung Beſchlag und Anhaltung von Königen, Fürſten, Republiken und Völkern, von welchem Namen und Beſchaffenheit ſie ſeyn mögen, Repreſſalien, Aufbringung und gewaltſame Plünderung von Kriegsſchiffen, Kapern, Kreutzern, Seeräubern und Feinden, des Schiffers und der Schiffsleute Verſehen, Unachtſamkeit und Muthwille, nebſt allen andern Schäden und Unglücksfällen, ſo ſich ohne des Verſicherten eigenes Mitwiſſen und Willen in irgend einer Maaße ereignen könnten, keine ausgenommen, nnd ſetzen ſich die Verſicherer in allen dieſen Stücken in die Stelle des Verſicherten, um ihn von allen Schaden und Verluſt frey zu halten, ſo daß ſie, jeder nach ſeinem unten gezeichneten Antheil, an den Verſicherten oder deſſen Gevollmächtigten alles auszahlen wollen, was er in Anſehung der verſicherten Summe gelitten, und zwar binnen eines Monats Friſt, nachdem das Unglück oder der Schade ihnen gehörig erwieſen worden: doch ſollen bey einem totalen Schaden oder Unglück zwey pro Cent bei der Bezahlung abgezogen werden. Ereignet ſich ein Schade oder Unglück, ſo hat der Verſicherte Macht, entweder ſelbſt oder durch ſeine Faktoren, Bediente und

anderer Kriegsgeräthſchaft, Schiffskoſt und übrigen Schiffs-zubehör, ſammt dem den Schiffsleuten auf der Hand gegebenen Gelde, auch der Verſicherungsabgabe ſelbſt, alles nach dem wahren Werth, zu welchem ſich das Schiff bey deſſen Ab-ſegelung in See belaufen, aber nicht höher, welcher Werth im Verſicherungsbriefe ausdrücklich beſtimmt werden ſoll: und wenn dieſes ſolchermaßen vom Verſicherer angenommen wor-den, ſoll, bey eintretender Erſetzung, keine weitere Rechnung oder Beweis über den Werth gefordert werden. Iſt aber Schiff und Fahrzeug oder Theil darin auf Klink gebauet, ſo muß der die Verſicherung Suchende ſolches anzeigen, und in den Verſicherungsbrief ausdrücklich einführen laſſen, widrigen-falls die Verſicherung ungültigen iſt, und der Verſicherer die er-haltene Prämie behält.

Ebend. §. 2.

---

und Gevollmächtigte dahin angewandt zu ſeyn, daß bemeldetes, verſichertes Schiff oder Fahrzeug oder ein Theil davon vertheidigt, gerettet und wieder gewonnen werde, ſo wie er auch, entweder ſelbſt oder durch andre beym Bergen des Schiffes oder Fahrzeugs nach eines jeden Landes und Orts Geſetzen und Verordnungen be-hülflich ſeyn, und das Geborgene verkaufen laſſen mag, ohne darü-ber vorher des Verſicherers Genehmigung und Aeuſſerung einzuhoh-len, und ſollen die Verſicherer alle darauf verwandte Koſten und den Schaden erſetzen, es werde etwas geborgen oder nicht, da denn die Koſtenrechnung auf den Eyd desjenigen, der ſie verfaßt, volle Beweiskraft haben, und das Geborgene den Verſicherern zu gute kommen ſoll. Wogegen die Verſicherer die bedungene Verſicherungs-abgabe   vom Hundert baar erhalten haben. Doch behalten ſie ſich vor, von Averei und Unkoſten, ſo von den Liegetagen herrüh-ren, ſo wie auch von Schaden und Averei unter drey vom Hundert frey zu ſeyn. Uebrigens unterwerfen ſich die Verſicherer der von Sr. Königl. Maytt. Unſerm Allergn. Könige erlaſſenen Verſiche-rungs- und Averei-Ordnung, und verpflichten ſich, dieſes alles, wie es hier abgeſchloſſen worden, ohne die geringſte Einwendung redlich zu halten und zu erfüllen. Geſchehen und abgeſchloſſen in Stockholm den

Güter und Waaren *) von den in Europa belegenen Orten können verſichert werden, ihrem vollen Werth nach, mit Unko-

*) Die Verſicherungsbriefe der Schwed. Seeaſſecuranz-Comp. auf Güter und Waaren ſind folgenden Inhalts: Unterſchriebene verſichern hiemit, jeder für ſich und ſeine Erben oder den es ſonſt für einen Theil oder alles zuſammen angehen kann, von auf Güter und Waaren, von welchem Namen, Art und Beſchaffenheit ſie ſeyn mögen, welche ſchon eingeladen ſind, oder noch eingeladen werden ſollen in das Schiff oder Fahrzeug genannt ſo Gott bewahren wolle, und vom Schiffer geführt wird, oder wer ſonſt an deſſen Stelle bemeldetes Schiff als Schiffer führen wird, oder wie des Schiffes oder Schiffers Name beſtimmt ſeyn oder werden mag. Welche Waaren, ſie mögen mehr oder weniger gekoſtet haben, nach der Vereinbarung zu taxirt ſind. Die Verſicherer nehmen hiemit auf ihre Gefahr und Verantwortung alle ſchädliche Zufälle, die ſich von dem Tage und der Stunde an, ereignen, da dieſe Waaren zum Ladeplatz oder Strande gebracht ſind, um daſelbſt eingeſchifft oder von da mit andern Fahrzeugen, Pramen, Leichtern oder Böten an Bord des vorgemeldeten Schiffes geführt zu wer- und bis daß ſelbige Güter und Waaren an den beſtimmten oben gemeldeten Ort angekommen, und daſelbſt an dem gewöhnlichen Löſchplatz aus ſelbigem Schiffe wohl gelöſcht, oder mit andern Fahrzeugen, Böten, Pramen und Leichtern an Land gebracht ſind, ohne den geringſten Schaden, welche Löſchung binnen funfzehn Tagen nach bemeldten Schiffes oder Fahrzeuges Ankunft an obengemeldeten Ort geſchehen muß, da die Gefahr für die Verſicherer aufhört, ſo ferne die Löſchung rechtmäßiger Hinderniſſe und Verzögerungen halber binnen gemeldeter Zeit nicht geſchehen können, welches bey eintretenden Unglück oder Schaden erwieſen werden muß. Der Schiffer hat Freyheit, die Reiſe ſo zu ſtellen und fortzuſetzen, wie er es am beſten und nützlichſten findet, und aus Noth oder von freien Stücken die zur Beförderung der Reiſe dienlichen Häſen und Rehden zu ſuchen. Sollten im Nothfall die Waaren aus dieſem Schiffe gelöſcht, und in ein anderes, kleines oder größeres geladen werden,

Unkoſten an Bord nebſt Kaufmannsproviſion und der bezahlten Verſicherungsabgabe, doch nicht höher, welches im Verſi-

 cherungs-

---

werden, welches der Verſicherte in ſolchem Fall mag geſchehen laſſen, ohne des Verſicherers Erlaubniß und Genehmigung dazu abzuwarten, ſo ſollen die Verſicherer für ſolche Güter dieſelbe Gefahr laufen, als wenn ſie nicht umgeladen worden wären, und werden ſie für allen Schaden verantwortlich, ſo mehrbemeldeten Waaren durch allerley Seegefahr zuſtoßen kann, als Sturm und Unwetter, Schiffbruch, Strandung, Ueberſeglung, Eisgang, Feuer, Misſeglung, Beſchlag und Anhaltung von Königen, Fürſten, Republiken und Völkern, von welchem Namen und Beſchaffenheit ſie ſeyn mögen, Repreſſalien, Aufbringung und gewaltſame Plünderung von Kriegsſchiffen, Kreuzern, Kapern, Seeräubern und Feinden, des Schiffers und der Schiffsleute Verſehen, Unachtſamkeit und Muthwille, nebſt allen andern Schäden und Unglücksfällen, ſo ſich ohne des Verſicherten eigenes Mitwiſſen und Willen in irgend einer Maaße zutragen könnten, keine ausgenommen, und ſetzen ſich die Verſicherer in allen dieſen Stücken in des Verſicherten Stelle, ihn von allem Schaden und Verluſt frey zu halten, ſo daß ſie, jeder nach ſeinem unten gezeichneten Antheil, an den Verſicherten, oder deſſen Gevollmächtigten alles bezalen ſollen, was er in Anſehung der verſicherten Summe gelitten, und zwar binnen eines Monats Friſt, nachdem das Unglück oder der Schade ihnen gehörig erwieſen worden; doch ſollen bey einem totalen Schaden zwey pr. Ct. bey der Bezahlung abgezogen werden. Ereignet ſich ein Schade oder Unglück, ſo hat der Verſicherte Macht, entweder ſelbſt, oder durch ſeine Factoren, Bediente und Gevollmächtigte dahin angewandt zu ſeyn, daß obengemeldete, verſicherte Güter und Waaren, oder ein Theil davon vertheidigt, gerettet und wieder gewonnen werden, ſo wie er auch, entweder ſelbſt oder durch andere beym Bergen der Güter und Waaren, nach eines jeden Landes und Orts Geſezzen und Verordnungen, behülflich ſeyn, und das Geborgene verkaufen laſſen mag, ohne vorher darüber des Verſicherers Genehmigung und Aeuſſerung einzuholen, und ſollen die Verſicherer alle darauf verwandte Koſten

cherungsbriefe angeführt werden muß. Wird aber eine Taxation der Güter und Waaren begehrt, ſo müſſen ſie ihrem wahren Namen und der Anzal nach angegeben werden, und wann der Verſicherer ſie ihrem Werth nach angenommen, ſolcher im Verſicherungsbriefe angeführt werden, in welchem Fall der Verſicherte bey eintretenden totalen Schaden mit fernerweitiger Rechnung und Beweis darüber nicht beſchweret werden mag.

Ebend. §. 3.

Aber auf die aus Oſtindien und andern Orten auſſerhalb Europa kommende Waaren mag man die Hälfte mehr verſichern laſſen, als was zum Einkauf ausgeſandt worden, oder der Einkauf ſolcher Güter und Waaren beträgt.

Ebend. §. 4.

Des Schiffers, der Steuerleute und aller übrigen Schiffs- und Kriegs-Leute Lohn und Heuer mag nicht verſichert werden, doch mögen ſie die Kaufmannswaaren verſichern laſſen, die ſie im Schiffe mit ſich führen.

Ebendaſ. §. 5.

Keiner ſoll etwas verſichern, ſo des Reichs erklärten Feinden zugehört, geſchiehet es, ſo iſt die Verſicherung ungültig, und

---

Koſten und den Schaden erſetzen, es werde etwas geborgen oder nicht, da denn die Koſtenrechnung auf den Eyd desjenigen, der ſie verfaßt, volle Beweiskraft haben, und das Geborgene den Verſicherern zu gute kommen ſoll. Wogegen die Verſicherer die bedungene Verſicherungs-Abgabe   vom Hundert baar erhalten haben. Doch behalten ſie ſich vor, von Averei und Unkoſten, ſo von den Liegetagen herrühren, ſo wie auch von Schaden und Averei unter drey vom Hundert, und auf Wolle, Hanf, Flachs, Stockfiſch, Heering, Getraide, Erbſen und Zucker, unter 10 vom Hundert frey zu ſeyn. Uebrigens unterwerfen ſich die Verſicherer der von Sr. Königl. Maytt. unſerm allergnädigſten Könige erlaſſenen Verſicherungs- und Averei-Ordnung, und verpflichten ſich, dieſes alles, wie es hier abgeſchloſſen worden, ohne geringſte Einwendung redlich zu halten und zu erfüllen. Geſchehen und abgeſchloſſen in Stockholm den

und der Schuldige bűßt überdem ſo viel, als er gezeichnet hat, ſo zu dreyen Theilen zwiſchen dem Angeber und der Kaſſe des Verſicherungs-Gerichts vertheilt wird.

Ebendaſ. §. 6.

Allerhand Wetten über Seereiſen und andere ähnliche Erfindungen ſind gänzlich verboten.

Ebendaſ. §. 7.

Unter der Verſicherung vor Türkiſchen Kapern *) wird nur blos die Gefahr verſtanden, der die Seefahrenden von

 wirklich

*) Die Schwed. Verſicherungsbriefe vor Türkiſchen Kapern lauten folgendergeſtalt: Unterzeichnete verſichern hiemit, jeder für ſich und ſeine Erben, oder den es ſonſt angehen kann, für ſeine eigene Perſon ſo da reiſet für auf dem Schiffe oder Fahrzeuge genannt, welches geführt wird vom Schiffer und von nach gehet, und im Fall dieſes Schiff verunglücken ſollte, oder die Reiſe nicht fortſetzen könnte, ſo ſollen die Verſicherer für die Gefahr auf allen den andern Schiffen, einem oder mehrern, haften, worauf vorgenannter ſich begiebt, und obengemeldete Reiſe fortzuſetzen, es ſey zu Waſſer oder zu Lande. Die Verſicherer nehmen ſolchergeſtalt auf ihre Gefahr und Verantwortung alles Unglück für die Freyheit dieſer Perſon, ſie werde entweder von Türkiſchen Kreuzern, Moriſchen, Barbariſchen oder andern Kapern oder Corſaren gefangen genommen, und in deren Hafen als Sklave aufgebracht. Und im Fall ein ſolches Unglück, ſo Gott abwenden wolle, ihn treffen ſolle, ſo ſollen die Verſicherer, jeder nach ſeinem hier unten gezeichneten Antheil, ſogleich die volle Summe zu ſeiner Auslöſung, ohne alle Abkürzung, an den Verſicherten oder deſſen Gevollmächtigten auszalen, ſo bald die Wechſelbriefe, die zur Bezahlung der Freyheit gezogen worden, acceptirt ſind, oder auch eher, wenn es kundbar iſt, daß die gefangene Perſon wirklich in chriſtliche Länder angekommen: doch mit dem Vorbehalt, daß dieſe von den Verſicherern gezeichnete Summe zu keinem andern Behuf, als zur Befreiung und Auslöſung der benannten Perſon, und dem was dazu gehört, verwandt, und daß alles, ſo die Auslöſung dieſer

Perſon

wirklich Türkiſchen, Moriſchen und Barbariſchen Schiffen oder Kreutzern ausgeſetzt ſind, nicht die von Seeräubern, wenn es nicht ausdrücklich bedungen iſt.

Königl. Verſich. und Avereiordn. v. 2. Oct. 1750. Art. 9. §. 1. MODEES W. T. 5. S. 2979.

Wird ein Seefahrender durch eine dieſer Nationen aufgebracht und in Sklaverey verſetzt; ſo muß der Verſicherer an den wahren Inhaber des Verſicherungsbriefes ohne alle Abkürzung die für ihn gezeichnete Summe binnen eines Monats Friſt auszahlen, nachdem über ſeine Aufbringung ſichere Beweiſe vorgewieſen ſind.

Ebendaſelbſt. § 2.

Jeder, ſo eine Verſicherung übernimmt, kann ſich darüber von einem andern Rückverſicherung oder Reaſſekuranz ertheilen laſſen. doch muß er ſeinen Rückverſicherer alles redlich bekannt machen, was er zu der Zeit von dem verſicherten Schiff und Gut weiß, und in dem Verſicherungsbrief einführen laſſen, daß dies eine Rückverſicherung ſey, und gleichwohl für alles haften, was er in ſeinem eigenen Verſicherungsbriefe gezeichnet hat.

Ebend. Art. 10. §. 1.

Kann der Verſicherer ſeine Verſicherung nicht erfüllen, ſo kann der Verſicherte einen andern Verſicherer ſuchen und annehmen, und muß ihm die letzte Nachricht mittheilen, die er von Schiff und Gut hat. Den Verſicherungslohn kann er aber von dem erſtern nicht wieder zurückfordern, es ſey denn, daß dieſer überführt werde, daß er ſchon unvermögend geweſen, als er ſeine Verſicherung übernahm.

Ebend. §. 2.

Sechs

Perſon weniger gekoſtet, den Verſicherer redlich zurückgezahlt werde. Uebrigens unterwerfen die Verſicherer ſich der von Sr. Königl. Maytt. Unſern Allergn. Könige erlaſſene Verſicherungs- und Averei-Ordnung. und verpflichten ſich, dieſes alles, ſo wie es hier abgeſchloſſen worden, ohne alle Einwendung, redlich zu halten und zu erfüllen. Geſchehen und abgeſchloſſen in Stockholm den

Sechstes Kapitel.

Von Betrügereyen, ſo bey Verſicherungen vorgehen können.

„Läßt jemand ſein Schiff oder Gut eher wardiren, als „er es verſichern läßt, und der Verſicherer könnte beweiſen, „daß ſolche Wardirung partheyiſch und höher ſey, als ſie dem „wahren Werth nach ſeyn ſolle, ſo ſoll ſolches, im Fall ſich „ein Schade ereignete, den Verſicherer nicht zur Laſt fallen. „Auch ſoll keiner von Schiff oder Guth einen größern Theil „oder eine größere Summe verſichern laſſen, als in dieſer „Abtheilung des Seerechts befindlich zugelaſſen iſt, noch „viel weniger ſich heimlich mehrere Verſicherungen an mehre„ren Orten über ein und daſſelbe Gut oder Schiffstheil er„theilen laſſen. Thut einer ſolches, ſo iſt alles ungültig, „und gehet in ſolchem Fall die erſte Verſicherung allemal „vor, die letzte aber, ſo weit ſie überſchießt, zurück, ſo daß „auch der Lohn, welcher dem Verſicherer gebührte, verfal„len ſeyn, und zu dreien Theilen zwiſchen dem Angeber, „dem, ſo die Klage zuſteht, und den Seefahrenden Armen „vertheilt werden ſoll. Doch mag der Verſicherer, wenn „er nichts davon gewußt hat, für ſeine Mühe von jedem „hundert Thaler, ſo er verſichert hatte, zwei Mark behal„ten. — Wer Liſt, Falſchheit oder Betrügerey bey einer „Verſicherung verübet, wer es auch ſeyn mag, der ſoll nicht „allein keinen Vortheil davon zu genießen haben, ſondern „auch noch ſchuldig ſeyn, alle Hinderniſſe und Schaden, ſo „jemanden dadurch entſtehen könnte, zu erſetzen, auch über„dem an ſeinem Eigenthum, Leib, Ehre oder Leben die „Strafe erleiden, die ſein Vergehen verdienen mag. S. R.

Verübt jemand, wer es auch ſey, Liſt, Ränke oder Betrügerey bey einer Verſicherungs- und Averei-Sache, ſo ſoll er alle Hinderniß und Schaden erſetzen, auch für ſein Verge-

hen an ſeinem Eigenthum, Leibe, Ehre und Leben nach Beſchaffenheit der Sache und Vorſchrift des Schwediſchen Geſezzes, büſſen.

Königl. Averei-Ordn. v. 2 Octbr. 1750. Art. 2. MODEES W. T. 5. S. 2993.

Siebentes Kapitel.

Von der Gefahr, wofür ein Verſicherer ſtehen muß.

„Für allen Schaden, ſo an Schiff oder Gut, welches „verſichert worden, durch Sturm Unwetter oder andere Zu„fälle geſchiehet, ſo daß es verlohren gehet oder verdirbt, „müſſen die Verſicherer ſtehen, und ſolchen, jeder für ſeinen „Antheil nach Proportion erſetzen. Für Seewurf und „Schäden, ſo geringe ſind, und ſich nicht höher belaufen, „als zu 1 Thaler vom Hundert, oder die in und von ſich „ſelbſt ohne einiges von außen zuſtoſſendes Unglück Schiff „oder Gut übergehen, iſt kein Verſicherer zu haften ſchul„dig. Die Gefahr des Verſicherers dauert und wird ihm „zur Laſt und Verantwortung von der Stunde an gerech„net, da das verſicherte Gut zur Brücke und zum Ladeplatz „kömmt, oder in ein Boot gebracht wird, um eingeſchifft „zu werden, und bis es wieder in den Hafen, wohin es be„ſtimmt war, ankömmt, und daſelbſt unbeſchädigt ausge„ſchifft wird. S. R.

Der Verſicherer muß für allen Schaden ſtehen, der am Schiffe, Gut und was ſonſt verſichert worden, durch Sturm, Unwetter, Feuer und andere im Verſicherungsbriefe genannte Zufälle geſchiehet, und binnen eines Monats Friſt den Schaden nach dem von ihm gezeichneten Antheil erſetzen: doch werden bey der Erſetzung eines totalen Schadens zwey vom Hundert abgezogen.

Königl. Verſich. Ordn. v. 1750. Art. 6. §. 3. MODEES W. T. 5. S. 2972.

Will

Will ein Verſicherer zu Kriegszeiten die Gefahr der Aufbringungen und Beſchläge von einigen oder einer gewiſſen Chriſtlichen Macht nicht übernehmen, ſo muß er im Verſicherungsbriefe dieſe Ausnahme machen, mit den Worten:

Frey von aller Chriſtlichen Mächte, oder N. N. inſonderheit, Beläſtigungen, Beſchlägen und Unkoſten:

widrigenfalls muß er auch dafür verantwortlich ſeyn.

Ebend. §. 4.

Verſichert jemand ein Schiff auf deſſen Ausfahrt, und ein anderer auf deſſen Rückfahrt, ſo fängt des letztern Verantwortlichkeit von dem Tage und der Stunde an, da der Schiffer Ballaſt oder Waaren einzunehmen angefangen, ſollte auch noch ein Theil der vorigen Ladung im Schiffe zurück ſeyn, und dauert, bis das Schiff an den beſtimmten Ort glücklich angekommen, und daſelbſt gelöſcht worden.

Ebendaſ. §. 5.

Verſichert jemand ein Schiff auf deſſen Aus- und Rückfahrt zugleich, ſo iſt er auch die Zeit über verantwortlich, da daſſelbe irgendwo ſtille liegt.

Ebend. §. 6.

Verſichert jemand auf zwey oder mehrern Löſchplätze während einer und derſelben Reiſe, und der Brief lautet ausdrücklich auf den einen oder den andern Ort, ſo hat der Verſicherer ſeine Prämie verdient, und ſeine Verantwortlichkeit hört auf, wann das Schiff an einen von dieſen Orten angekommen, und daſelbſt entweder die ganze Ladung oder ein Theil derſelben gelöſcht worden. Wenn aber der Brief eine Verſicherung auf beyde Orter enthält, und das Schiff bey einem von beyden Orten ankömmt, und daſelbſt einen Theil ſeiner Ladung löſcht, mit dem übrigen aber zu dem andern beſtimmten Ort gehet, ſo muß er nach dem Art. 4. §. 19. auch am letzten Ort für die Gefahr ſtehen.

Ebendaſ. §. 7.

Wird ein Schiff auf der Reiſe durch den eintretenden Winter oder durch Eis aufgehalten, oder auch der Peſt oder anderer ſchweren Krankheiten wegen unter Prüfungszeit oder ſoge-

nannte Quarantaine geſtellt, ſo iſt der Verſicherer von denen während dieſer Zeit laufenden Liegetagen und Unkoſten frey, aber dagegen verantwortlich, im Fall das Schiff von höherer Hand, als Königen, Fürſten und Staaten angehalten, oder Beſchlag oder ſogenanntes Embargo darauf gelegt wird. Wird dagegen Schiff und Gut wegen eines gegen die Geſetze des Orts begangenen Vergehens angehalten und verwirkt, als wegen Verheimlichung und falſcher Angabe beym Zoll, verbotener oder ſogenannter Contrebande-Waaren, oder wenn der Schiffer in einen verbotenen Hafen eingelaufen iſt, ſo iſt der Verſicherer für den Schaden nicht verantwortlich.

Ebend. §. §. 8. 9.

Wird Schiff oder Gut wegen jemandes Privat Schuldforderung, entweder an die Rehder oder Befrachter, mit Arreſt belegt; ſo iſt der Verſicherer nicht ſchuldig die Koſten und den Schaden gut zu thun, ſo Schiff und Gut deswegen treffen können.

Ebendaſ. §. 10.

Wenn ein Schiff wegen Anhaltung, Strandung, Sturm und Unwetter ſeine Reiſe nach dem beſtimmten Ort nicht fortſetzen kann, ſondern die Waaren umgeladen werden müſſen; ſo mag der Verſicherte, deſſen Gevollmächtigter oder der Schiffer ſolche in ein anderes Fahrzeug, ein oder mehrere, größeres oder kleineres bringen laſſen, und muß der Verſicherer die Gefahr eben ſo wohl ſtehen, als wenn ſie nicht umgeladen worden wären, und dem Verſicherten alle dadurch verurſachte Schäden und Koſten erſetzen. Muß der Verſicherte nachher höhere Fracht für die Waaren bezahlen, als für das vorige Schiff bedungen war, ſo hat der Verſicherer ſolche zu erſetzen; doch liegt dem Verſicherten ob, dieſen Vorfall, der ſich ſolchermaaßen mit Schiff und Gut zugetragen, ſobald er davon Nachricht bekommen, dem Verſicherer anzuzeigen.

Ebend. §. 11.

Läßt jemand ohne dringende Urſache die an Bord gebrachten Waaren in ein anderes Fahrzeug laden, oder wieder an Land bringen; ſo iſt der Verſicherer für den dabey vorfallenden Scha-

Schaden nicht verantwortlich, ſo wie auch, wenn Waaren leicht verderben, und von ſich ſelbſt, entweder ganz oder zum Theil Schaden nehmen, z. B. wenn der Wein ſauer wird oder ausleckt, die Frucht verfault, das Getraide ſich erhitzt, oder vom Ungeziefer verzehrt oder verdorben wird, ſolches nicht zur Verantwortlichkeit des Verſicherers ſtehet: wenn aber der Schade von einem auf der Reiſe von außen zuſtoſſenden Unfall, als von ſtarker Bewegung der See, einer Lecke im Schiff oder ähnlichen Zufall herrührt, ſo fällt er dem Verſicherer zur Laſt. Eben dieſes gilt, wenn der Schade davon herrührt, daß Schiff und Gut aufgebracht oder mit Beſchlag belegt, und dadurch lange auf der Reiſe aufgehalten worden.

Ebend. §. §. 12. 13.

Der Verſicherer muß auch nach dem Verſicherungsbriefe für allen Schaden ſtehen, der durch des Schiffers oder ſeiner Leute Verſehen, Unachtſamkeit oder Muthwillen an Schiff und Gut geſchiehet, da er denn nach den Umſtänden und in Gemäßheit des Seerechts Abth. 2. Kap. 15, vom Schiffer ſeine Schadloshaltung fordern kann: wenn aber Gut verlohren gehet, worauf der Schiffer den Frachtbrief gezeichnet, ſo hat der Verſicherte ſich deswegen zuerſt an den Schiffer und deſſen Eigenthum, und im Fall dieſes nicht hinreicht, an das Schiff ſelbſt und die Frachtgelder zu halten; das übrige muß aber vom Verſicherer gutgethan werden.

Ebend. §. 14.

Wird eine Verſicherung auf gewiſſe Fahrwaſſer oder auf lange Reiſen und auf gewiſſe Monate geſchloſſen; ſo wird jeder Monat zu dreißig Tage gerechnet. Iſt die bedungene Zeit verfloſſen, ſo höret die Verantwortlichkeit des Verſicherers auf, wenn gleich die feſtgeſetzte Reiſe noch nicht vollendet worden, ſo ferne nicht ein anderes im Verſicherungsbriefe abgehandelt worden. Gelangt das Schiff an den beſtimmten Ort eher, als die bedungenen Monate verfloſſen ſind, ſo behält der Verſicherer doch die ganze Prämie.

Ebendaſ. §. 15.

Die Directeurs der Schwediſchen See-Aſſecuranz-Compagnie ſind für ihre Perſonen und Eigenthum für das, was

die Compagnie im allgemeinen angeht, nicht verhaftet, auch für die unvermuthet etwa eintretenden Unglücksfälle nicht weiter verantwortlich, als in Proportion ihrer Antheile, ſo wie die übrigen Intereſſenten.

Der Schwed. See-Aſſecuranz-Comp. Aſſociat.-Regeln v. 4 July 1739. §. 14. MODEES W. Th. 1. S. 1576.

Da die Compagnie es übernimmt, ſo viel thunlich iſt, einem jeden, der es verlangt, Aſſecuranz zu ertheilen, ſo ſoll, wann die Prämien von den Mäklern mit dem Comtoir bedungen, und für Rechnung der Compagnie in die Bank geſetzt worden, der Verſicherte, gegen Vorzeigung des Banco-Atteſtes, im Comptoir einen gedruckten, mit dem Stempel der Compagnie verſehenen, und von den Directeurs, Namens der Compagnie, unterſchriebenen, auch vom Buchhalter contraſignirten Verſicherungsbrief oder Polize erhalten, welcher enthält, was abgeſchloſſen worden, und muß die Compagnie ſodann, im Fall eines beweislichen totalen Schadens, ohne alle Weiterungen und Prozeſſe, dem Leidenden die volle verſicherte Summe auszalen, doch mit zwey pro Cent Abzug für die promte Bezahlung. - Aber bey andern Averei-Schäden haben die Directeurs, im Fall Streitigkeiten entſtehen, ſich auf das höchſte zu bemühen, daß der Leidende ohne Zeitverluſt befriedigt, und mit ihm eine gütliche Vereinbarung getroffen werde. Will er ſich zur Güte nicht verſtehen, ſo werden ſowohl von wegen der Compagnie, als des leidenden Theils einige redliche und erfahrne Kaufleute gewählt, welche, als unpartheiiſche Männer, die Sache ſchlichten. Sollte der Klagende auch hiemit noch nicht zufrieden ſeyn, ſo wird die Sache dem Aſſecuranz-Gericht zur Entſcheidung übergeben.

Ebendaſ. §. 15.

Achtes Kapitel.

Von Verſicherungen, welche geſchloſſen werden, nachdem des Schiff in der See, oder der Schade geſchehen iſt.

„Alle Verſicherungen, welche geſchloſſen werden, nach„dem das Schiff ſchon ſeit drey Monaten nach irgend einen „Ort in Europa, oder nach der Küſte der Barbarey und „da umher, oder nachdem es ſeit ſechs Monaten nach einem „andern weiter entlegenen Ort abgeſegelt iſt, ſind ungültig „und ohne Kraft; es ſey denn, daß derjenige, der verſi„chern läſſet, den Verſicherer zuvor deshalb warne, und „die Verſicherung ſelbſt nachher unter den Bedingungen „abgeſchloſſen werde, daß ſie doch ſolle gehalten werden, „was auch für böſe oder gute Nachrichten einlaufen mögen. „S. R.

Die Verſicherung kann auch auf Schiff und Gut geſchloſſen werden, nachdem es vom Lade-Ort ſchon abgegangen iſt, da denn der die Verſicherung Suchende dem Verſicherer die Zeit des Abgehens, nebſt allen Nachrichten, die er zuletzt vom Schiffe erhalten hat, aufrichtig bekannt machen, und ſolches in den Verſicherungsbrief einführen laſſen muß.

Königl. Verſich.-Ordn. v. 2 Oct. 1750. Art. 5. §. 5. MODEES W. Th. 5. S. 2969.

Wird die Verſicherung auf Schiff und Gut geſucht, welches ſchon abgegangen, aber über die gewöhnliche Zeit ausbleibt, ſo muß der die Verſicherung Suchende dem Verſicherer alle erhaltene Nachricht vom Schiffe und deſſen Reiſe bis zu der Zeit, da die Verſicherung geſucht wird, ertheilen, und ſolches alles mit dem Vorbehalt: auf alle gute und böſe Nachrichten, in die Polize einführen laſſen, da denn die Verſicherung gültig iſt, ſollte gleich ſchon vor dem Schluß derſelben ein Unglück eingetreten ſeyn: findet ſich aber, daß Betrug dabey

 vor-

vorgegangen, ſo iſt die Verſicherung ohne Kraft, und der Verſicherte in die im Art. 2 feſtgeſetzte Strafe verfallen.

Ebend. §. 8.

Wenn ein Schiff von einem gewiſſen Ort nach einem andern, von woher es nachher weiter gehen ſoll, abgeſegelt, über von deſſen Ankunft daſelbſt noch keine Nachricht eingelaufen iſt, ſo kann es auch von dem Ort an, da es zuerſt anlanden ſoll, verſichert werden, welches in die Polize einzuführen iſt.

Ebendaſ. § 9.

Es können auch Waaren aus der Levante, von den afrikaniſchen Küſten und andern weit entfernten Orten verſichert werden, wenn gleich der Name des Schiffes oder des Schiffers noch nicht bekannt iſt, nur muß dieſes, ſo wie der Abladungsort, der Name des Abſenders, der Löſchungsort, und der Name des Empfängers im Verſicherungsbriefe angeführt werden: jedoch, ſobald der Verſicherte den Namen des Schiffes und des Schiffers erfahren hat, muß er ihn dem Verſicherer mittheilen.

Ebendaſelbſt §. 13.

„Nun kann Schiff oder Gut, ſo verſichert wird, während der obengenannten Zeit von einem Unglück betroffen „ſeyn, und der, ſo verſichern läßt, iſt nicht davon unterrichtet, ſo iſt die Verſicherung nichts deſto weniger gültig. „Iſt aber von der Zeit an, da das Unglück geſchehen, bis „dahin, daß die Verſicherung geſchloſſen worden, ſo viel „Zeit verſtrichen, daß allen Umſtänden nach angenommen „werden könne, daß derjenige, welcher verſichern ließ, davon hätte unterrichtet ſeyn können, ſo ſoll dafür gehalten „werden, daß er darum gewußt habe, und die Verſicherung alſo kraftlos ſeyn, ausgenommen, wenn dieſelbe ausdrücklich unter der Bedingung: es mögen gute oder böſe „Nachrichten einlaufen, eingegangen wäre, da ſie denn gut „und gültig ſeyn muß, es ſey denn, daß derjenige, welcher verſichern ließ, völlig überführt werden könne, daß „er von dem Unglück gewußt, oder daß er ſich weigere,

„wenn

„wenn es gefordert wird, einen Eyd zu leiſten, daß er vor„her nichts davon gewußt habe. S. R.

Sollte Schiff oder Gut verlohren gegangen, oder Schade daran geſchehen ſeyn, zur Zeit, da die Verſicherung darauf geſchloſſen wird, und der Verſicherte oder deſſen Gevollmächtigter mit hinlänglichen Beweiſen oder eydlich darthun können, daß er, als die Verſicherung gezeichnet ward, davon nichts gewußt habe, ſo hat ſelbige ihre volle Kraft, und der Verſicherer muß den erlittenen Schaden erſetzen.

Königl. Verſich.-Ord. v. 2 Oct. 1750. Art. 5. §. 7. MODEES W. Th. 5. S. 2969.

Neuntes Kapitel.

Wenn die Reiſe, dem Verſicherungsbriefe entgegen, geändert wird.

„Es mag kein Schiffer ſeine angeſetzte Reiſe verändern, „noch nach andern Orten reiſen, als welche im Verſiche„rungsbriefe vorher benannt ſind, es ſey denn, daß eine un„vermeidliche Noth ihn zwinge. Befiehlt ihm derjenige, ſo „da hat verſichern laſſen, ſolches zu thun, ſo iſt die Ver„ſicherung ungültig. Thut er es aber von ſelbſt, ſo gilt die „Verſicherung, und der Verſicherer mag den Schiffer des „Schadens wegen in Anſpruch nehmen, der dadurch etwa „verurſacht iſt. S. R.

Der Verſicherte ſoll ohne des Verſicherers Vorwiſſen und Genehmigung die Reiſe nicht ändern, es ſey denn, daß der Schiffer ſolches in einem beweislichen Nothfall thun müßte. Widrigenfalls ſoll die Verſicherung nicht gelten, und der Verſicherer die bezalte Prämie behalten.

Königl. Verſich. Ord. v. 2. Oct. 1750. Art. 5. §. 10. MODEES W. Th. 5. S. 2970.

Aendert der Schiffer ohne Noth die im Verſicherungsbriefe beſtimmte Reiſe, ſo iſt die Verſicherung zwar gültig, aber der Verſicherer hat ein Klagerecht gegen den Schiffer.

Ebendaſelbſt §. 11.

Wenn

Wenn der Schiffer mit des Verſicherten Vorwiſſen und Willen die Reiſe entweder verkürzet, oder verlängert; ſo iſt der Verſicherer ohne Verantwortung, und hat er im erſtern Fall die erhaltene Prämie verdient, und im letztern Fall wird es nach Vorſchrift des §. 10 gehalten.

Ebendaſ. §. 12.

Zehntes Kapitel.

Von den Nachrichten, ſo von dem verſicherten Schiff und Gut einlaufen.

„Wenn jemand Schiff oder Gut hat verſichern laſſen, „ſo ſoll er nach und nach, ſo wie Nachrichten darüber ein„laufen, ſolche durch den Mäckler oder einen andern ſichern „Mann allen, oder den mehrſten von denen, welche an „dem Ort verſichert haben, bekannt machen laſſen. Und „ſind die Mäckler und andern, ſo ſolche Nachrichten bekannt „machen, verbunden, ſie genau aufzuſchreiben und anzu„zeichnen. S. R.

Der Verſicherte ſoll, wenn Nachrichten von Beſchlag, Schaden oder Unglück, ſo das Schiff oder Gut betroffen, einlaufen, ſolche durch einen beeidigten Mäckler oder einen andern glaubwürdigen Mann dem Verſicherer mittheilen laſſen.

Königl. Verſich. Ordn. v. 2 Oct. 1750. Art. 5. §. 20. Modees W. T. 5. S. 2971.

Eilftes Kapitel.

Von Erlegung des Verſicherungslohns.

„Der Lohn, ſo für die Verſicherung verſprochen wird, ſoll „ſogleich erlegt werden, wann der Verſicherungsbrief unter„ſchrie-

„ſchrieben wird, entweder für die ganze Reiſe, oder auch ſo „viele Monate, als worauf die Verſicherung lautet. Ge„ſchiehet ſolches nicht, ſo iſt die Verſicherung ungültig und „von keinem Werth. Doch iſt die Verſicherung auf die „Hin- und Herreiſe zugleich geſchloſſen, ſo ſoll blos der Lohn „für die Hinreiſe ſogleich bezahlt werden, die andere Hälfte „aber für die Herreiſe, ſo bald das Schiff wieder zurück „kömmt. Wird ſolches verſäumt, ſo ſoll eine jährliche Zinſe „von Zwölf vom Hundert erlegt werden, angerechnet vom „Verfalltage, bis daß die Bezahlung völlig geleiſtet wird. „S. R.

Die bedungene Verſicherungsabgabe ſoll bey Unterzeichnung oder Ertheilung des Verſicherungsbriefes ſogleich erlegt werden, entweder für die Hin- oder Herreiſe, oder für beyde zugleich, oder auch für ſo viele Monate, als worauf der Verſicherungsbrief lautet.

Königl. Verſich. Ordn. v. 2. Oct 1750. Art. 5. §. 1. Modees W. T. 5. S. 2968.

Zwölftes Kapitel.

Wenn Schaden vorfällt, wie ſolcher bezahlt werden ſolle.

„Kömmt nun Schiff oder Gut, ſo verſichert worden, zu „Schaden, bleibt weg, wird vom Feinde oder Seeräuber „genommen, oder gehet ſonſt verlohren, ohne Hofnung, es „wieder zu bekommen, ſo mag der Eigenthümer ſolchen „Schiffs oder Guts ſolches den Verſicherern überlaſſen, wel„che doch, nachdem der Verluſt des Schiffs oder Guts, „ihnen bekannt gemacht worden, noch drey Monate Zeit ha„ben ſollen, um für die Bezahlung zu ſorgen, welche zwi„ſchen ihnen nach eines jeden Antheil vertheilt, und dann ſo„gleich erlegt werden ſoll, wann jene Zeit verfloſſen iſt. Wer „ſolches nicht thut, ſoll Zinſe dafür erlegen, ein vom Hun-

„dert für jeden Monat, ſo lange er damit zögert. — Klagt „nun derjenige, welcher verſichern laſſen, über Verzug; ſo „hat das Gericht Macht, den Verſicherer zuvor dahin an„zuhalten, daß er ſo viel Geld beym Gericht niederlege, als „der Verſicherte für ſeinen Schaden mit Recht fordert, und „iſt dieſer ſodann berechtigt, die niedergelegten Gelder zu ſich „zu nehmen, wenn er es will, und Bürgſchaft ſtellt, daß „er ſie mit zwölf für das Hundert jährlicher Zinſe völlig wie„der zurückgeben wolle, wenn es nachher ſo Rechtens iſt. „Doch ſoll keinem auferlegt werden, ſolchergeſtalt Gelder „niederzulegen, er habe denn vorher alle Gründe ſeines Ge„genparts vernommen, und die geſetzmäßige Zeit gehabt, „darauf zu antworten, und das Gericht gewiß wiſſe, daß „ſolches Schiff oder Gut noch im Behalt geweſen, als es „verſichert ward: denn es ſoll keine Verſicherung über etwas „gelten, ſo kundbarlich ſchon verlohren war. S. R.

Vergl. die Anmerk. zum Kap. 16. der 5ten Abth.

Dreyzehntes Kapitel.

Von der Zeit, nach welcher ein Schiff für verlohren gehalten werden mag.

„Wenn nun ein Schiff nach einem Orte innerhalb Europa „oder nach der Küſte der Barbarey abgeſegelt iſt, und bin„nen Jahr und Tag, nachdem es abgeſegelt iſt, keine Nach„richten davon einlaufen, ſo mag es für verlohren gehalten „werden, ſo daß der Eigenthümer ſolches den Verſicherern „anzeigen, und drei Monate nachher ſeine Bezahlung for„dern kann. Iſt aber der Ort, wo das Schiff hingehen „ſollte, weiter entfernt, und jenſeits der Barbarey belegen, „ſo muß der Eigenthümer zwei Jahre auf Nachrichten war„ten, ehe es für verlohren gehalten werden ſoll. Wenn das „Schiff oder Gut, ſo verſichert worden, auswärts in Be„ſchlag genommen, oder ſonſt unbrauchbar wird, ſeine Reiſe

„fort-

„fortzuſetzen, und dieſes innerhalb Europa oder der Barba„rey geſchiehet, ſo mag der Eigenthümer dieſes Schiff oder „Gut nicht eher aufkündigen, als bis ſechs Monate verfloſ„ſen ſind, nachdem ſolches den Verſicherern bekannt gemacht „worden: geſchiehet es aber weiterhin, ſo muß er noch ein„mal ſo lange warten. Doch iſt dem Eigenthümer mittler„weile nicht verboten, ſich bey dem Verſicherer auf alle „Fälle der Bezalung wegen entweder durch Pfand, Bürg„ſchaft oder andere Mittel, womit er billiger Weiſe zufrie„den ſeyn kann, ſicher zu ſtellen. Sollten auch der Eigen„thümer oder Verſicherer binnen vorgenannter Zeit Gelegen„heit haben, das Gut in ein anderes Schiff bringen und „befreyen zu laſſen, ſo ſind ſie dazu ermächtigt, und iſt der „Verſicherer, wenn er ſolches thut, nachher nicht ſchuldig, „für ein mehreres, als die übrigen Koſten der Ueberfarth, „und den Schaden, der dabey vorfallen mögte, zu haften. „Iſt aber das verſicherte Gut verderblich, als Wein, Frucht, „Getraide u. drgl. m., ſo iſt der Eigenthümer nicht ſchuldig, „vorbeſagte Zeit von einem ganzen oder halben Jahre abzu„warten, ſondern mag ſogleich, wann er es den mehrſten „der Verſicherer kund gethan, ſeine Sache gegen ſie aus„führen, gleich als wenn der Schade gewiß wäre. S. R.

Keiner mag ein verſichertes Gut aufgeben, ſo lange ſolches oder ein Theil davon geborgen, zurückgefordert oder freygemacht werden kann, ſondern der Verſicherte muß auf Koſten und Gefahr des Verſicherers, Schiff und Gut möglichſter maaßen zu retten, und des Verſicherers Beſte zu befördern ſuchen.

Königl. Verſich. Ordn. v. 1750. Art. 11. §. 1. MODEER W. T. 5. S. 2980.

Wenn ein verſichertes und nach einem, innerhalb Europa und am mittelländiſchen Meere belegenen Hafen, nach dem Archipelagus, der Levante, der Küſte der Barbarey, Canariſchen Inſeln und Madera, beſtimmtes Schiff Jahr und Tag, und innerhalb der Oſtſee ſechs Monate, nachdem er ausgeſegelt iſt, ausbleibt, ſo daß keine Nachricht davon einläufft, ſo mag es für verlohren gehalten werden, und der Verſicherte

Schiff und Ladung aufgeben, welches er ſodann durch einen beeidigten Mäckler oder einen andern glaubwürdigen Abgeſchickten dem Verſicherer anzuzeigen, und nach Verlauff von zwey Monaten ihm die im Verſicherungsbriefe angezeichnete Summe zu empfangen hat. Iſt aber der Ort, wohin das Schiff beſtimmt war noch weiter entfernt, ſo iſt der Verſicherte ſchuldig, zwey Jahre auf Nachrichten zu warten.

Ebend. §. 2.

Im Fall ein verſichertes Schiff und Gut auswärts, doch in Europa und an den obgenannten Orten aufgebracht, angehalten und in Beſchlag genommen wird, und es ungewiß iſt, ob und in wie ferne es frey gemacht, oder außer Stand geſetzt werden könnte, ſeine Reiſe fortzuſetzen, ſo mag der Verſicherte ſechs Monate nach der Zeit, da er durch einen glaubwürdigen Abgeſchickten ſolches dem Verſicherer angezeigt, Schiff oder Ladung aufgeben, ſollte gleich der an dem fremden Ort deshalb angeſtellte Prozeß noch nicht zu Ende ſeyn: iſt aber die Entſcheidung ergangen, ſo kann er es eher thun, und hat in beyden Fällen zwey Monate nachher ſeine Bezahlung zu empfangen. Tritt ein ſolcher Fall aber auſſerhalb Europa ein, ſo wird die Zeit doppelt gerechnet.

Ebendaſelbſt. §. 3.

Leicht verderbliche Waaren mag der Verſicherte nicht aufgeben, auſſer in dem §. 7 erwähnten Fall.

Ebend. §. 4.

Befinden ſich leicht verderbliche Waaren in einem Schiffe, welches durch Beſchlag oder Aufbringung zu ſeinem Schaden vom Löſchort abgehalten wird; ſo muß der Verſicherte, deſſen Gevollmächtigter, oder im Fall dieſer nicht gegenwärtig iſt, der Schiffer deren Freymachung beſorgen, und ſich derſelben annehmen; auch mag er ſich von glaubwürdigen Männern einen eydlichen Atteſt über die Beſchaffenheit derſelben ausſtellen laſſen. Wenn dieſe ſagen, daß ſolche Waaren zum Theil verdorben, doch aber noch etwas davon brauchbar ſey, ſo mag der Verſicherte ſie entweder ſogleich zur Abſendung umladen, oder auch durch eine öffentliche Auktion verkaufen laſſen, und für das

das Ermangelnde von dem Verſicherer hienächſt Erſetzung genießen.

Ebendaſ. §. 5.

Sind die beſchädigten Waaren des Trocknens, Umladens und Abſendens nicht werth, ſo muß der Verſicherte, deſſen Gevollmächtigter, oder der Schiffer deren baldigen Verkauff beſorgen, und hat erſterer den Erſatz für das, was er daran gelitten, zu genießen.

Ebend. §. 6.

Wenn ſich ſolche Waaren in einem aufgebrachten Schiffe finden, und es dem Verſicherten, deſſen Gevollmächtigten oder dem Schiffer verweigert wird, ſich derſelben anzunehmen, ſo mögen ſie ſechs Monate nach dem Tag, da ſie aufgebracht wurden, oder auch, nach ergangenen richterlichen Ausſpruch, noch eher als verlohren, dem Verſicherer überlaſſen werden, welcher ſodann dem Verſicherten den erlittenen Schaden zu erſetzen hat.

Ebendaſ. §. 7.

Alle Koſten, die in ſolchem Fall auf die Freimachung, Umladung oder den Verkauff ſolcher Waaren angewandt werden, fallen dem Verſicherer zur Laſt.

Ebendaſ. §. 8.

Vierzehntes Kapitel.

Von Wardirung eines Schiffes, im Fall es nach einer weiten Reiſe vergienge.

„Nun kann ein Schiff, welches auf eine weite Reiſe ver„ſichert worden, bey deren Vollbringung Schaden leiden „und untergehen, nachdem es vom Segeln verdorben und „übel zugerichtet iſt, da denn die Verſicherer nicht ſchuldig „ſind, es höher zu bezahlen, als gute Männer, die es geſe„hen, oder ſonſt von der Beſchaffenheit deſſelben ſichere

„Kenntniß haben können, den Werth deſſelben, als es ver„ging, angeben, ohne Rückſicht auf die Summe, für wel„che ſie anfangs, entweder für das ganze Schiff oder einen „Theil deſſelben, gezeichnet haben. S. R.

Geſchiehet Schade an dem Schiffe ſelbſt, oder deſſen Zubehör, ſo muß ſolcher ſogleich von einem zuverläſſigen Schiffsbaumeiſter, Reiſer, Segelmacher und erfahrnen Schiffer, wenn ſolche zur Hand ſind, beſichtigt und taxirt werden, oder es wird auch andern glaubwürdigen und erfahrnen Männern aufgetragen, darüber ein Wardirungs-Document aufzuſetzen, und zu unterſchreiben, welches von dem nächſten Magiſtrat oder einer andern Behörde confirmirt werden muß.

Königl. Verſich.-Ordn. v. 1750. Art. 14. §. 1. Modees W. T. 5. S. 2982.

Werden Waaren geborgen, ſo müſſen ſie, ſie ſeyen beſchädigt oder nicht, in Beyſeyn des Verſicherers und des Verſicherten geöfnet und beſichtiget werden, oder auch der Schiffer mag in Gegenwart glaubwürdiger Zeugen darüber das nöthige beſorgen, und nachdem ſie von glaubwürdigen Männern wardieret worden, werden ſie, ſo ferne ſie im Verſicherungsbriefe gezeichnet ſind, für Rechnung des Verſicherers öffentlich verkauft, und der Kaufſchilling dem Verſicherten zugeſtellt, was ihm aber an der gezeichneten Summe fehlt, wird ihm vom Verſicherer erſetzt.

Ebendaſ. §. 2.

Wann der Verſicherte die Erſetzung für den erlittenen Schaden fordert, muß er nicht allein den Verſicherungsbrief, und im Fall er eines andern Gevollmächtigter iſt, ſeine Vollmacht, ſondern auch die Einkaufsrechnung und den Frachtbrief vorzeigen, um ſeinen Antheil an den verunglückten Waaren zu beweiſen: iſt aber in der Polize der Vorbehalt gemacht, daß der Verſicherte nicht nöthig habe, den Frachtbrief vorzuzeigen, ſo hat es dabey ſein Bewenden, indeſſen hat er doch die Einkaufsrechnung vorzuzeigen.

Ebendaſ. §. 3.

Wenn Schiffer, Steuerleute, oder das übrige Schiffsvolk verſicherte Waaren ohne Frachtbrief mit ſich führen, ſo müſſen

müſſen ſie mit einem Eyde erhärten, daß ſie ſolche Waaren im Schiffe gehabt, was ſie werth geweſen, und wie viel davon geborgen oder verlohren worden.

Ebendaſ. §. 4.

Funfzehntes Kapitel.

Von Zurückzahlung der Verſicherungsprämie.

„Wenn jemand Schiff oder Gut verſichern läßt, und „hernach entweder die ganze Reiſe aufgiebt, oder auch „weniger Gut, als verſichert worden, einſchiffet, in ſolchen „Fällen iſt der Eigenthümer, der verſichern ließ, ſchuldig, „binnen vier Monate ſolches dem Verſicherer anzuzeigen, „und die bezahlte Prämie zurückzufordern, entweder ganz „oder zum Theil, je nachdem die Gefahr dadurch abgewandt oder vermindert worden. Doch mag der Verſiche„rer zwey Mark von jedem ſolchergeſtalt zurückzugebenden „hundert Thaler für ſeine Mühe abkürzen und einbehalten, „die er beym Ein- und Ab-Schreiben gehabt hat. S. R.

Die geſchloſſene Verſicherung mag ohne beyder Theile Wiſſen und Willen nicht aufgehoben werden: eben ſo wenig kann der Verſicherte die einmal bezalte Prämie, etwa unter dem Vorwande, zurückfordern, daß er bey einem andern eine gelindere bedingen könne, oder ſelbſt für die Gefahr ſtehen wolle.

Königl. Verſich. Ordn. v. 1750. Art. 7. §. 1. MODEES W. T. 5. S. 2975.

Iſt die Verſicherung auf ein Schiff geſchloſſen, deſſen feſtgeſetzte Reiſe entweder eingeſtellt oder geändert wird, oder auf Güter und Waaren, welche nicht eingeſchifft und abgeſandt werden, ſo iſt die Verſicherung aufgehoben, und der Verſicherte berechtigt, die bezahlte Prämie zurück zu fordern, wovon doch der Verſicherer ein halb von hundert kürzet.

Ebend. §. 2.

Der

Der Verſicherte kann auch, jedoch unter gleicher Abkürzung, die Prämie für das zurückfordern, was er zu viel verſichern laſſen, im Fall auf Güter und Waaren mehr verſichert worden, als er daran Theil hat, oder wenn weniger Waaren abgeſchiffet worden, als verſichert ſind, welches alles er aber, ehe das Schiff beym beſtimmten Ort ankömmt, hinlänglich beweiſen muß.

Ebendaſ. §. 3.

Wann das Schiff abgeſegelt iſt, ſo kann die Prämie nicht wieder zurückgefordert werden: wenn aber das Schiff durch widrigen Wind oder andre Urſachen genöthiget wird, zurück zu gehen, und die Reiſe nachhero rückgängig wird, ſo hört die Verſicherung auf, und der Verſicherer behält nur ſo viel von der ihm bezahlten Prämie, als er mit dem Verſicherten ausmacht, oder unpartheyiſche Männer, oder auch das Verſicherungs-Gericht der Gefahr, die er ſchon gehabt, entſprechend finden.

Ebendaſelbſt. § 4.

Wenn jemand Waaren, die in mehrere Schiffe verladen werden ſollen, verſichern läßt, und dieſelben nachher doch alle in ein Schiff geladen werden, ſo muß der Verſicherte ſolches dem Verſicherer ſogleich anzeigen. Will dieſer nun nicht für alle in ein Schiff geladene Waaren verantwortlich ſeyn, ſo muß er die Prämie, doch mit Abkürzung von ein halb von hundert, für dasjenige zurückgeben, wofür er nicht die Gefahr auf ſich gehabt hat.

Ebend. §. 5.

Wird ein Schiff oder Gut auf mehrere Oerter verſichert, und zwiſchen jeden Ort iſt eine beſondere Prämie bedungen, ſo iſt, im Fall die Reiſe gekürzt oder geändert wird, oder ſich auch nach Ankunft des Schiffs bey einen derer im Verſicherungsbriefe genannter Oerter ein Unglück zuträgt, der Verſicherer pflichtig, mit Abkürzung von ein halb für das Hundert, ſo viel von der Prämie zurückzugeben, als für die Fahrt zwiſchen den letztern Orten bedungen war: wenn aber im Briefe keine gewiſſe Prämie für die Fahrt von einem Ort zum andern feſtgeſetzt, ſondern ſolche im ganzen für die volle Reiſe bedungen wor-

worden, ſo behält der Verſicherer die volle Prämie, im Fall die Reiſe verkürzt oder geändert wird, oder auch Schade geſchiehet, ehe Schiff und Gut bey einen der im Verſicherungsbriefe benannten Oerter ankömmt.

Ebend. §. 6.

Wenn daſſelbe Schiff und Gut an zweyen, oder mehrern Orten zugleich verſichert worden, und erwieſen wird, daß ſolches auf Seiten des Verſicherten ohne Betrug, und blos weil er von der, von ſeinem Gevollmächtigten, an dem zweyten Ort veranſtalteten Verſicherung nicht unterrichtet geweſen, geſchehen ſey; ſo gilt der älteſte Verſicherungsbrief, gleichviel ob die Prämie darinn höher oder niedriger, als im zweyten bedungen worden, und kann der Verſicherte die nach dem jüngſten Verſicherungsbriefe bezahlte Prämie zurückfordern, woran er doch ein halb von hundert kürzen laſſen muß. Wenn aber dasjenige, was im älteſten Verſicherungsbriefe gezeichnet worden, dem vollen Werth des verſicherten Guts nicht gleich kömmt, oder ſo viel nicht ausmacht, als nach dieſer Verordnung darauf hätte verſichert werden können: ſo gilt der zweyte Verſicherungsbrief blos für ſo viel als in dem erſten nicht aufgenommen worden, und muß die übrige Prämie mit Abzug von ein halb von hundert zurückgegeben werden.

Ebend. §. 7.

Hat jemand einen vermutheten Gewinn verſichern laſſen, und will nachher die Verſicherung widerruffen, ſo iſt der Verſicherer nicht ſchuldig, etwas von der bekommenen Prämie zurückzugeben.

Ebend. §. 8.

Wenn eine vor Sklaverey und Aufbringung der Türkiſchen Kaper verſicherte Perſon im Gefecht erſchoſſen wird, oder ſonſt während der Reiſe auf andere Art umkömmt; ſo muß der Verſicherer die erhaltene Prämie, jedoch mit Abkürzung von ein halb von hundert, zurückzahlen.

Ebendaſ. §. 9.

Sämmtliche Verſicherer, die einen und denſelben Verſicherungsbrief, obgleich zu verſchiedenen Zeiten, und gegen verſchiedenen Prämien, unterſchrieben, haben ein Riſtorno

zu genießen, ſo der von einem jeden gezeichneten Summe entſpricht.

Ebendaſelbſt §. 10.

Sechszehntes Kapitel.

Von Aufſagung der Verſicherung, im Fall der Verſicherer Fallit macht, oder nicht zahlen kann.

„Wenn ein Verſicherer mit ſeinen Rechnungen nicht auskömmt, ſo daß er durch dieſe oder jene Zufälle arm wird, „und nicht zahlen kann, ſo mag der, welcher verſichern ließ, „die Verſicherung aufſagen, und andere Verſicherer dafür „annehmen, je nachdem er von Schiff und Gut gute oder „böſe Nachrichten erhalten: nur muß ſolche Aufſagung bey „denen geſchehen, welche zu Vorſtehern über des unvermögendgewordenen und abtretenden Verſicherers Güter geſetzt „ſind, und ſoll der Verſicherungslohn, ſo erhoben worden, „ſämmtlichen Gläubigern zu gute kommen. Befindet ſich „aber nachher, daß das verſicherte Schiff oder Gut vergangen oder beſchädigt wäre, ehe ein neuer Verſicherer angenommen worden, ſo ſoll der Eingenthümer, welcher verſichern ließ, mit den andern Gläubigern gleiches Recht an „des erſten Verſicherers Vermögen haben, um ſich, wenn „er dieſes will, wegen ſeines Schadens, beſage der Verſchreibung, bezahlt zu machen, oder er kann auch dieſes „ſein Recht den neuen Verſicherern übertragen, und es von „ihnen, wie ſie am beſten können, zu ihrer Wiedererſtattung „ausführen laſſen. S. R.

Vermag der Verſicherer nicht, ſeiner Verſicherung nachzukommen, ſo kann der Verſicherte einen andern ſuchen und annehmen. Da er ihm denn auch die letzten Nachrichten, die er

er von Schiff und Gut hat, mittheilen muß: aber den Verſicherungslohn kann er vom erſtern nicht wiederfordern, es ſey denn, daß dieſer überführt wird, damals ſchon unvermögend geweſen zu ſeyn, als er die Verſicherung übernahm.

Königl. Verſich. Ord. v. 2. Ort. 1750. Art. 10. §. 2. MODEES W. Th. 5. S. 2979.

Siebenzehntes Kapitel.

Von der geſetzlichen Zeit, wegen Seeſchäden und Verſicherungen zu klagen.

„Bekömmt nun jemand vermittelſt des Verſicherungsbrie„fes oder Seeſchadens, ſo über Schiff und Gut gehen und „vertheilt werden muß, das Recht einen andern zu beſpre„chen, ſo muß er ſolches binnen anderthalb Jahren thun, „nachdem der Schade, weshalb er klagen will, geſchehen iſt, „ſo ferne ſolcher ſich in Europa oder auf der Küſte der Bar„barey zugetragen: iſt der Schade aber weiterhin geſchehen, „ſo muß er es binnen drey Jahren thun. Wird dieſe Zeit „verſäumt, ſo daß der Schade binnen derſelben, weder ge„richtlich noch vor guten Männern, angetragen wird, ſo „iſt ſie verſeſſen und kein Ausſpruch weiter gültig. S. R.

Will der Verſicherte oder deſſen Gevollmächtigter beym Verſicherer oder deſſen Erben für den, in einer Verſicherungs- und Haverei-Angelegenheit, erlittenen Schaden Erſetzung ſuchen; ſo muß er ſolches nach der größern oder geringern Entfernung des Orts, wo der Schade geſchehen, gebührend thun, nemlich binnen ſechs Monate, im Fall der Schade in der Oſtſee und den daran belegenen Häfen, im Archipelagus, der Levante, auf den Küſten der Barbarey, Canariſchen Inſeln und Madera geſchehen iſt, und innerhalb drey Jahre, wenn er ſich auſſerhalb Europa zugetragen hat. Wenn aber die feſtgeſetzte Friſt ohne geſetzliche Hinderniſſe, worüber der Richter

zu erkennen hat, verſäumt wird, ſo daß die Sache weder un-partheiiſchen Männern noch dem Gerichte vorgetragen worden, ſo hat der Verſicherte oder deſſen Gevollmächeigter ſein Klage-recht verlohren.

Königl. Averey-Ord. v. 2 Oct. 1750. Art. 3. §. 1. MODEES W. Th. 5. S. 2993.

Wenn in Folge des Verſcherungsbriefes Erſetzung für Schäden geſucht wird, ſo ſich auf friſchem Waſſer innerhalb des Reichs zutragen, ſo wird es damit nach dem nächſtvorhen-den §. gehalten, doch muß ſolches binnen drey Monaten ge-ſchehen.

Ebendaſelbſt §. 2.

Zur Abmachung aller ſolcher Streitſachen, ſo proceſſu ſummario geſchiehet, iſt ein beſonderes Verſicherungs-Gericht verordnet, wobey keine Appellation noch beneficium revi-ſionis Statt findet, und beſteht dieſes Obergericht aus drey-zehn Mitgliedern, nemlich: zwey aus dem Königl. Schwedi-ſchen Hofgericht, zwey Admiralitäts-Offizieren, drey aus dem Königl. Commerz-Collegium, zwey Magiſtratsperſonen, ſo Handlung getrieben haben, und vier im auswärtigen Handel und der Seefahrt erfahrnen Kaufleuten. Dieſe Mitglieder ha-ben, ehe ſie ihre Stelle im Gerichte einnehmen, den gewöhnli-chen Richtereyd abzulegen, und ſich bey Abmachung der vor-kommenden Sachen folgendes zur Richtſchnur zu ſtellen. Es gehören vor dieſes Verſicherungsgericht alle in Schweden und den dazu gehörigen Provinzen geſchloſſene Verſicherungen und vorkommende Avereiſachen, ſie mögen Einheimiſche oder Fremde angehen, und ſolche innerhalb oder auſſerhalb des Reichs woh-nen, und iſt keine Einwendung gegen die Competenz des Rich-ters zuläßig.

Verordn. wegen des Verfahrens in Verſicherungs- und Averei-Sachen, v. 2 Oct. 1750. §. 1. MODEES W. Th. 5. S. 2994.

Weil die hieher gehörigen Vorfälle ſehr verſchieden ſind, und ſich in dieſer Verordnung nicht alle aufzählen laſſen, ſo hat das Verſicherungsgericht ſelbige nach dieſem Geſetz, der

Ge-

Gewohnheit und der Billigkeit, wie auch nach beſten Wiſſen und Gewiſſen abzumachen.

Ebend. §. 2.

Wenn der Verſicherte für erlittenen Schaden Erſetzung fordert, und der Verſicherer ſich weigert, ſolche zu leiſten, ſo liegt ihm ob, dem verordneten Dispacheur alle dazu gehörigen Beweiſe und Papiere zu übergeben, um binnen Monats Friſt für beyde Theile richtige und gleichlautende Dispachen zu verfaſſen, damit darnach die Schadenserſetzung beſtimmt werden könne. Sind beyde hiemit zufrieden, ſo hat der Verſicherer darnach die Schadloshaltung zu leiſten.

Ebendaſ. §. 3.

Wenn an dem Ort kein Dispacheur angeſtellt iſt, oder die Parten auch mit ſeiner Berechnung nicht zufrieden ſind, ſo müſſen ſie entweder ſelbſt, oder durch genugſam Bevollmächtigte, jeder auf ſeine Seite, zwey rechtſchaffne Männer zur Entſcheidung des Streits berufen, die ſodann ohne Verzug und ſpäteſtens binnen eines Monats Friſt ſolchen nach dieſer Verordnung und ihrem beſten Wiſſen und Gewiſſen abzumachen, und wann ſie alle, oder deren drey eines Schluſſes wegen einig ſind, ſolchen jedem der Parten ſchriftlich mitzutheilen haben.

Ebend. §. 4.

Können ſie aber nicht einig werden, oder will auch einer der Parten ſich bey ihrem Ausſchlage nicht beruhigen, ſo muß er, nachdem ihm ſolcher beweislich zugeſtellt worden, am achten Tage nachher vor 12 Uhr, wenn er in Stockholm wohnt, und wenn er in der Provinz zu Hauſe iſt, binnen der Hälfte der im Schwed. Geſezb. Abth. vom Prozeß. Kap. 11, vorgeſchriebenen Zeit *) bey dem Verſicherungsgericht ſeine Klag-

*) Nemlich in dem Diſtrikt des Unterrichters oder Häradshöfdings 7 Tage: auſſer ſolchem Diſtrikt, oder in einer andern Stadt, anderthalb Wochen: auſſer dem Gerichtsſprengel des Provinzialrichters oder Lagmans, drey Wochen im dritten oder vierten Gerichtsſprengel,

ſchrift mit allen dazu gehörigen Beweiſen, die er alsdenn in Händen hat, ſo wie auch eine Abſchrift davon für den Beklagten einreichen, und hat der Secretaire, wenn gleich an ſolchem Tage das Gericht nicht zuſammen kömmt, ſowohl auf der Schrift ſelbſt, als in einem dazu beſtimmten Tagebuch das Datum des Einkommens zu notiren.

Ebendaſ. §. 5.

Wenn der Misvergnügte dieſe Zeit ohne geſetzliche Hinderniſſe verſäumt, ſo bleibt der Ausſchlag der unpartheyiſchen Männer gültig, und hat der Gegenpart ſich ſolches vom Verſicherungsgericht atteſtiren zu laſſen, um durch die Behörde die Execution zu veranſtalten.

Ebendaſ §. 6.

Auf die zur rechten Zeit übergebene Klage muß der Beklagte am achten Tage nachher vor Zwölf Uhr mit allen ſeinen Gegengründen und Beweiſen, die er alsdann in Händen hat, antworten, widrigenfalls und wenn er keine geſetzliche Behinderungen erweiſen kann, er nicht weiter gehört wird, und das Verſicherungsgericht auf die übergebene Klagſchrift und nach Umſtänden und Gründen, der Wahrheit und Gerechtigkeit ſo viel möglich gemäß, zu ſprechen hat.

Ebendaſ §. 7.

Mündliche Verhöre ſind nicht zuläßig, es ſey denn daß das Gericht ſolche zur eigenen Aufklärung nöthig findet, oder einer von den Parten darum anhält, um Gründe und Beweiſe vorzulegen, ſo er während des Schriftwechſels nicht in Händen gehabt. Wenn einer der Parten hievon Misbrauch macht, ſo muß er funfzig Th. und mehr nach den Umſtänden büßen.

Ebendaſ. §. 8.

In allem, was die Zeugenausſage und Beweisführung betrifft, hat das Verſicherungsgericht ſich nach dem allgemeinen Schwediſchen Geſetz zu richten.

Ebendaſ. §. 9.

Wer

ſprengel, oder noch entfernter, fünftehalb Wochen, in Finnland, ſechs Wochen, in Pommern zwey Monate, und auſſerhalb des Reichs drey Monate, jeder Monat zu 30 Tage gerechnet.

Schwed. Geſetzb. Abth. vom Proceſs. Kap. 11. §. 4.

Wer ſchriftlich oder mündlich etwas anführt, um die Wahrheit zu verbergen oder das Gericht irre zu führen, wird mit einer Geldſtrafe von zwanzig, dreyßig Thaler, oder noch mehr belegt, nachdem die Umſtände ſind.

Ebend. §. 10.

Wer ſeinen Gegenpart vor dem Verſicherungsgericht, ſchriftlich oder mündlich, es ſey durch Schimpfworte, verkleinerliche Beſchuldigungen oder Geberden verunglimpft, ſoll in dieſelbe Strafe verfallen ſeyn.

Ebend. §. 11.

Wer gegen ein Mitglied des Verſicherungsgerichts ohne Grund und unbeſcheidener Weiſe Einwendungen macht, büßet funfzig Thaler. Wenn jemand in ſeinen Reden oder Schriften die gehörige Achtung gegen ein Mitglied aus den Augen ſetzt, ſo ſoll er doppelt ſo viel oder noch mehr erlegen, auch vor dem Gericht öffentliche Abbitte gegen ihn thun, wenn das Vergehen darnach beſchaffen iſt: drohet einer ihn mit Schlägen, oder greift ſeine Ehre an, ſo mag das Verſicherungsgericht ſelbſt darüber ſprechen, und ſoll der Schuldige nach dem Schwediſchen Geſetzb. Abth. von Verbrechen Kap. 18. §. 8. beſtrafft werden: wenn ſich aber einer gar mit Schlägen an ihn vergreift, oder ihn auch ermordet, ſo hat das Verſicherungsgericht die Sache an das Hofgericht zu verweiſen.

Ebend. §. 12.

Es ſoll ein jeder dem Verſicherungsgericht die gebührende Achtung und Ehre erweiſen, und wer ſich erdreiſtet, gegen daſſelbe oder dem größten Theil deſſelben unehrerbietig und beſchimpfend zu reden und zu ſchreiben, ſoll die Strafe von ein hundert Thlr. erlegen, und öffentliche Abbitte thun, wenn das Vergehen ſo beſchaffen iſt.

Ebend. §. 13.

Wenn während des Prozeſſes ein Vergleich zu Stande kömmt, ſo muß ſolcher vom Verſicherungsgericht beſtätigt werden, ehe ſelbiger volle Kraft erhält, und darauf die Execution nachgeſucht werden kann, wie im Schwed. Geſetzb. Abth. vom Executionsweſen, Kap. 4 darüber verordnet iſt.

Iſt

Iſt aber ein Verbrechen mit vorgefallen, ſo geht es nach den Geſetzen.

Ebend. §. 14.

Sollte eines beſondern Umſtandes wegen die Sache nicht ſo gleich entſchieden werden können, ſo mag das Verſicherungsgericht auf des Klägers Anſuchen, und wenn nach der Polize und andern glaubwürdigen Documenten Anleitung dazu iſt, durch eine Zwiſchenurthel entweder die ganze Forderung oder einen Theil derſelben bis zur Endurthel in Sequeſtration ſetzen, und vom Kläger gegen annehmliche Sicherheit und 6 pr. Cent Zinſen erheben laſſen.

Ebend. §. 15.

Wenn die Sache in Verſicherungsgericht zur endlichen Entſcheidung vorgenommen wird, müſſen wenigſtens ſieben Mitglieder zugegen ſeyn, und iſt ſodann dabey zu verfahren, wie im Schwed. Geſetzb. Abth. v. Prozeß, Kap. 23, §§. 3, 4, 5, und 6, vorgeſchrieben iſt.

Ebend. §. 16.

Da jede Urthel, nicht auf Gutdünken, ſondern auf Recht und Geſetz gegründet ſeyn muß, ſo hat auch das Verſicherungsgericht ſich nach dem zu richten, was oben §. 2 angeführt iſt, und ſollen zu deſſen Jurisdiktion nur blos die aus Verſicherungen und Avereien entſpringenden Civil-Prozeſſe wegen Erſezzung, Schadloshaltung und was dem anhängig iſt, gezogen werden. Wenn aber bey Verſicherungs und Averei-Sachen ein Verbrechen vorgefallen, ſo an jemandes Leib, Ehre und Leben gehet, ſo wird ſolches vom Verſicherungsgericht an das behörige Hofgericht verwieſen, welches ſogleich vom behörigen Unterrichter die Unterſuchung darüber anſtellen läßt, und hienächſt die Endurthel fället.

Ebend. §. 17.

Die Urtheln des Verſicherungsgerichts werden in Duplo ausgefertigt, und jedem Parten davon eine mit dem Gerichts-Inſiegel verſehen, und von ſämmtlichen Mitgliedern unterſchrieben, für die bei den Hofgerichten übliche Gebühr zugeſtellt.

Ebend. §. 18.

In

In allen übrigen bey dieſem Gericht vorkommenden Fällen hat daſſelbe ſich die im Schwediſchen Geſetzbuch vorgeſchriebene Proceßordnung, in ſo ferne ſie hier anwendbar, und dem Anſehen des Gerichts gemäß iſt, zur Richtſchnur zu ſtellen.

Ebend. §. 19.

Da Sr. Königl. Maytt. aus beſondern Urſachen für gut gefunden, daß gegen die Urtheln des Verſicherungsgerichts keine Appellation oder Reviſion bewilligt werde; ſo werden ſelbige ſogleich nach ihrer Ausfertigung für judicat angeſehen, und zur Exekution gebracht.

Ebend. §. 20.

Wer vor oder außer dem Gericht deſſen Entſcheidungen tadelt oder anficht, ſoll ein hundert Thlr. büßen.

Ebend. §. 21.

Wenn der verlierende Part ſich weigert, der Urthel ein Genüge zu leiſten, ſo hat der andere nicht nöthig, länger als acht Tage zu warten, und kann ſodann dagegen die Hülfe oder Behörde nachſuchen, die ihm, ohne fernern Schriftwechſel, ſogleich und höchſtens binnen vierzehn Tagen angedeihen muß, ſo wie im Schwed. Geſetzb. Abth. vom Executionsweſen verordnet iſt.

Ebend. §. 22.

Da das Verſicherungsgericht zu ſeiner Unterhaltung und zur Betreibung der Geſchäfte keine gewiſſe Einkünfte hat, ſo muß der Kläger, ehe und bevor er ſeine Klage übergiebt, zwey pr. C. von der klagbaren Summe an die Gerichtscaſſe zahlen: doch hat er, wenn er den Prozeß gewinnt, auſſer den Prozeßkoſten, dafür die Erſetzung zu erwarten.

Ebend. §. 23.

Die in einem ſolchen Prozeß fallenden Strafgelder werden in Silbermünze berechnet, und fließen einzig und allein in die Kaſſe des Verſicherergerichts.

Ebendaſ. §. 24.

Achtzehntes Kapitel.

Von Verſicherungen über Land oder friſch Waſſer.

„Was oben geſagt worden, wird allein von denen Verſi„cherungen verſtanden, die über das Meer und die Saltzſee „gemacht und geſchloſſen werden. Will aber jemand ſein „Gut, ſo über Land und friſch Waſſer geſandt wird, ver„ſichern laſſen, ſo ſtehet ſolches zu des Kaufmanns und der „Eigenthümer eigenen, ſchriftlichen oder mündlichen Abrede, „doch daß Zeugen dabey ſeyen, und der Eigenthümer alle„mal den zehnten Theil des Werths der Güter auf ſeine ei„gene Gefahr behalten — Fuhrleute und Schiffer auf „ſolchen Fahrzeugen können ſelbſt keine Güter verſichern, „noch ihre Schuten, Wägen, Schlitten, Karren oder „Pferde, außer zur Hälfte des Werths derſelben, verſi„chern laſſen. Aber Fracht und Fuhrlohn mag nicht verſi„chert werden. Handelt einer hiewider, ſo ſoll er alles „verwirkt haben, ſo in drey Teile, an den Kläger, an den „Angeber und die Armen des Orts verfallen iſt. — Will „einer den andern wegen eines Schadens, ſo ſich zu Lande „oder auf friſchem Waſſer ereignet hat, belangen, ſo muß „er es binnen Jahr und Tag thun, oder er hat alle ſeine An„ſprüche deswegen verlohren. S. R.

Werden Güter über Land und friſch Waſſer verſichert, ſo iſt darüber zwiſchen beyden Theilen eine Polize nach dem dieſer Verordnung angehängten Formulare *) zu errichten.

Königl. Verſich-Ordn. v. 2 Oct. 1750. Art. 15. §. 1. MODEES W. Th. 5. S. 2983.

Auf

*) Nemlich: Unterſchriebene verſichern hiemit   oder wem es ſonſt für einen Theil oder alles zuſammen angehen kann, von und bis   auf Güter und Waaren, welche in das Fahrzeug

oder

Auf Güter und Waaren, welche nach dem am friſchen Waſſer belegenen Orten gehen und daher kom-

men,

---

oder die Jacht genannt, verladen ſind, ſo Gott bewahren wolle, und vom Schiffer geführt wird. Die Verſicherer nehmen hiemit auf ihre Gefahr und Verantwortung alle Schäden, ſo von dem Tage und der Stunde an, da dieſe Waaren an Bord des gedachten Schiffes gebracht worden, ſich ereignen mögten, und bis ſie bey dem beſtimmten obgenannten Ort angekommen, und dort an der gewöhnlichen Stelle aus demſelben Schiffe wohl gelöſcht, und ohne den geringſten Schaden an Land gebracht ſind, welche Löſchung binnen 5 Tagen nach des Fahrzeugs Ankunft bei obgenannten Ort geſchehen muß, da ſodann die Gefahr für die Verſicherer aufhört, ſo ferne die Löſchung geſetzlicher Behinderungen oder Auffenthalts wegen binnen genannter Zeit nicht geſchehen können, welches, im Fall eines eintretenden Unglücks oder Schadens, bewieſen werden muß. Der Schiffer hat Freiheit, die Reiſe, ſo anzuſtellen und fortzuſetzen, wie er es am beſten und nützlichſten findet, auch aus Noth oder von freyen Stücken die zur Beförderung derſelben dienlichen Häfen zu ſuchen. Sollten im Nothfall die Waaren aus dieſem Fahrzeuge gelöſcht, und in ein anderes, größeres oder kleineres, geladen werden, welches in ſolchem Fall der Verſicherte ohne dazu die Genehmigung des Verſicherers abzuwarten, kann verſtalten laſſen, ſo ſoll dieſer eben ſo gut für die Gefahr ſtehen, als wenn die Waaren nicht umgeladen worden wären. Die Verſicherer ſind auch für allen Schaden verantwortlich, der mehrbemeldeten Gütern und Waaren durch allerhand Seegefahr zuſtoßen kann, als Sturm und Unwetter, Strandung, Ueberſegelung, Eisgang, Feuer, Mißſegelung, des Schiffers oder ſeiner Leute Verſehen und Unachtſamkeit, und alle andere Schäden und Unglücksfälle, ſo ohne des Verſicherten Wiſſen und Willen auf irgend eine Art eintreten mögten, keine ausgenommen, ſo daß die Verſicherer, jeder nach ſeinem hierunten gezeichneten Antheil, an den Verſicherten oder deſſen Gevollmächtigten alles bezahlen ſollen, was er an der verſicherten

Summe

men, mag die Verſicherung nach Art. 3. §. 3. geſchloſſen werden.

Ebend. §. 2.

Kein Schiffer darf ſein Fahrzeug *) höher als zur Hälfte des wahren Werths verſichern laſſen.

Ebend. §. 3.

Der

Summe gelitten, und zwar binnen eines Monats Friſt, nachdem der Schade gehörig erwieſen worden: doch werden bei einem totalen Schaden zwey pr. C. von der Bezahlung abgezogen. Geſchiehet ein Schade oder Unglück, ſo hat der Verſicherte Macht, entweder ſelbſt oder durch ſeine Faktoren, Bediente oder Gevollmächtigte dahin angewandt zu ſeyn, daß obengemeldete verſicherte Güter und Waaren, oder ein Theil davon gerettet und geborgen werden, auch mag er entweder ſelbſt oder durch andere, bey Bergung derſelben behülflich ſeyn, und das Geborgene verkaufen laſſen, nachdem darüber erſt des Verſicherers Einwilligung eingeholet worden: und ſollen die Verſicherer alle dabey verwandte Koſten und den eintretenden Schaden erſetzen, es werde etwas geborgen oder nicht, und die geretteten Güter und Waaren ihnen zu gute kommen. Für dieſes alles haben die Verſicherer die bedungene Verſicherungsabgabe von für das Hundert baar erhalten. Doch behalten ſie ſich vor, vor allen Schaden und Averei unter drey von hundert, und auf Wolle, Hanf, Flachs, Stockfiſch, Hering, Getreide, Erbſen und Zucker, unter zehn vom Hundert frey zu ſeyn. Im übrigen unterwerfen ſich die Verſicherer der von Sr. Königl. Maytt., Unſerm allergnädigſten Könige erlaſſenen Verſicherungs- und Averei-Ordnung, und verpflichten ſich, alles obige ohne die geringſte Einwendung, redlich zu halten und zu erfüllen. Stockholm den

*) Die Polizen der Schwed. See-Aſſecuranz-Compagnie auf Fahrzeuge, lauten folgendergeſtalt: Unterzeichnete verſichern hiemit oder wem es ſonſt für einen Theil oder alles zuſammen angehen kann,

Der Lohn und die Heuer des auf friſch Waſſer fahrenden Seevolks ſollen gar nicht verſichert werden.

Ebend. §. 4.

---

kann, auf das Fahrzeug ſelbſt oder die Jacht benannt oder deren Kasko, mit Maſten, Segel, Anker, Tau und Tackel, oder ſonſtigen Zubehör, welches Fahrzeug, ſo Gott bewahren wolle, vom Schiffer von geführt wird. Die Verſicherer nehmen hiemit auf ihre Gefahr und Verantwortung alle Schäden, ſo von dem Tage und der Stunde an, da der Schiffer zu dieſer Reiſe ſeine Ladung einzunehmen angefangen hat, ſich ereignen mögten, und bis das Fahrzeug bei dem beſtimmten obgenannten Ort angekommen, wo die Gefahr für die Verſicherer aufhört, fünf Tage nach Ankunft des genannten Fahrzeugs, oder noch eher, wenn es gänzlich ausgeladen worden. Der Schiffer hat Freyheit, die Reiſe ſo anzuſtellen und fortzuſetzen, wie er es am beſten und nützlichſten findet, auch aus Noth oder von freyen Stücken die zur Beförderung der Reiſe dienlichen Häfen zu ſuchen. Die Verſicherer ſind ſolchergeſtalt für allen Schaden verantwortlich, ſo mehrbemeldeten Fahrzeuge durch allerhand Seegefahr zuſtoßen kann, als Sturm, Unwetter, Strandung, Ueberſegelung, Eisgang, Feuer, Mißſegelung, des Schiffers oder ſeiner Leute Verſehen und Unachtſamkeit, und alle andere Schäden und Unglücksfälle, ſo ohne des Verſicherten Wiſſen und Willen auf irgend eine Weiſe eintreten mögten, ſo daß ſie, jeder nach ſeinem hierunter gezeichneten Antheil, an den Verſicherten oder deſſen Gevollmächtigten alles bezahlen ſollen, was er an der verſicherten Summe gelitten, und zwar binnen eines Monats Friſt, nachdem der Schade gehörig bewieſen worden, doch daß bey einem totalen Schaden, wenn die Bezahlung geleiſtet wird, zwey Procent abgezogen werden. Geſchiehet ein Schade oder Unglück, ſo hat der Verſicherte Macht, entweder ſelbſt, oder durch ſeine Factoren, Bediente oder Gevollmächtigte dahin angewandt zu ſeyn, daß genanntes verſichertes Fahrzeug oder ein Theil davon gerettet,

rettet und wieder gewonnen werde, ſo wie er auch, entweder ſelbſt oder durch andere, bey Bergung des Fahrzeugs behülflich ſeyn, und das geborgene verkauffen laſſen mag, nachdem darüber des Verſicherers Einwilligung zuvor eingeholt worden, und ſollen die Verſicherer alle dabey verwandte Koſten und den eintretenden Schaden erſetzen, es werde etwas geborgen oder nicht, wogegen ihnen denn das geborgene zu gute kömmt. Für welches alles die Verſicherer die bedungene Verſicherungsabgabe von Procent baar erhalten. Sie behalten ſich aber vor, von Schaden und Averei unter drey vom Hundert frey zu ſeyn. Uebrigens unterwerfen ſie ſich der von Sr. Königl. Maytt. unſerm allgnädigſten Herrn erlaſſenen Verſicherungs- und Averei-Ordnung, und verpflichten ſich, alles obige ohne die geringſte Einwendung redlich zu erhalten und zu erfüllen. Stockholm den

Siebente

Siebente Abtheilung.

Von der Admiralſchaft *).

Erſtes Kapitel.

Von der Gegenwehr, ſo den Schiffern obliegt.

„Kein Schwediſches Schiff ſoll zugeben, daß ein fremdes „ſich bey ihm an Bord lege, unter welchem Vorwande es „auch ſey, entweder ſeinen Seebrief, oder ſeine Waaren „nachzuſehen, oder mit jemanden zu reden, es ſey denn ſol„ches von Sr. Königl. Maytt, vermitelſt gewiſſer Verträge „mit irgend einem andern Könige oder Staat zugelaſſen und „abgehandelt worden. Wenn ein Schiffer hiegegen han„delt, und dadurch Schade an Schiff und Gut entſteht, ſo

*) Dieſe Abtheilung des Schwed. Seeraths, ſo nur ehemals, da nach dem Königl. Plakat vom 15 Novbr. 1652. (ſ. v. Stiernem. Polizei-Veordn. Tom. 2. S. 699) die Handelsfahrzeuge, ſelbſt bewaffnet ſeyn mußten, von Nutzen war, hat jetzt ihre Anwendbarkeit verlohren, ausgenommen in den Stücken, die annoch etwa anwendbar ſeyn mögen, wann entweder während eines Reichskriges oder ſonſt zur Beſchützung der Schwediſchen Handelsfahrt Convoyen ausgerüſtet werden, da denn gewöhnlich gewiſſe Verſammlungsplätze beſtimmt werden, wo ſich die Fahrzeuge, die ſich eines ſolchen Schutzes bedienen wollen, zu den feſtgeſetzten Zeiten einfinden müſſen, und haben die Kauffartheyſchiffer ſich nach den Ordres zu richten, die der Befehlshaber der Convoy, ſeiner Inſtruktion gemäß, ihnen ertheilt, Vergl. des Königl. Ammiralitäts-Colleg. Publicat. vom 1ſten April 1780 und 12 Mart. 1782, die Ausrüſtung der Convoy betreffend.

„ſo ſoll er ihn erſetzen, ſo weit ſein Vermögen reicht. Ver„ſucht ein fremdes Schiff mit Gewalt durchzudringen, ſo „ſoll er ſich mit aller Macht dagegen ſetzen, und nichts zu„laſſen, ſo zur Erniedrigung der Schwediſchen Krone, und „zum Nachtheil und Verderb ſeines Schiffs und Guts ge„reichen könne. Wenn ein Schiff von Räubern oder Fein„den angegriffen wird und ſich wehren kann, es aber nicht „thut, und dies des Schiffers eigene Schuld iſt, ſo ſoll er „ehrlos ſeyn, und ihm niemals wieder ein Schwediſches „Kron- oder Kaufmanns-Fahrzeug anvertrauet werden. „Fällt aber die Schuld auf einen der Schiffsleute, ſo daß „Schiff oder Gut, als durch ihn beſchädigt oder verlohren, „angeſehen werden kann, ſo ſoll der Schuldige mit Ruthen „gepeitſcht werden, oder Gaſſen laufen, und auf fünf Jahre „des Reichs verwieſen ſeyn. S. R.

Zweites Kapitel.

Von der Ammiralſchaft.

„Wenn ſich nun mehrere Schwediſche Schiffe in einem „fremden oder einheimiſchen Hafen zuſammen befinden, und „zugleich ſegelfertig werden, ſo ſollen ſie ſchuldig ſeyn, zu„ſammen zu bleiben und Ammiralſchaft zu machen, ſo weit „ſie können, und ihre Reiſe reicht, auch einander in allen „ihnen zuſtoſſenden Gefahren helfen. — In allen ſolchen „Ammiralſchaften ſoll gültig ſeyn, ſowohl was mündlich, „als ſchriftlich beſchloſſen und abgemacht worden. S. R.

Drittes Kapitel.

Von der Art und Weiſe, Ammiralſchaft zu ſchließen.

„Wenn ſich nun die Schiffer verſammeln, um Ammi„ralſchaft zu ſchließen, ſo ſollen die dabey vorfallenden Zeh„rungs- und andern Koſten von allen, ſo zugegen ſind, zu „gleichen Theilen getragen und bezahlt werden. — Die „größten und wehrhafteſten Schiffe ſollen ſodann mit ihren „Schiffern, als Admirals, Viceadmirals und Majors, „denen andern vorgeſtellt werden, die ihnen folgen und ge„horchen ſollen. — Wehrhafte Schiffe werden genannt, „welche vierzehn, eiſerne oder metallenen Kanonen und dar„über führen. — Hat ein Schiff der Anzahl nach weniger „Kanonen, die aber doch in der Schwere denen auf dem „Schiffe, ſo die kleinſten vierzehn Kanonen führt, gleich „kommen, ſo ſoll es in der Einnahme halb ſo viel genießen, „als das andere, welches die kleinſten vierzehn Kanonen hat. „Alle Schiffe, deren Kanonen nur bis und über die Hälfte „gegen die kleinſten vierzehn ſchwer ſind, ſollen nichts in der „Einnahme zu genießen haben, auch nichts ausgeben. Die„jenigen aber, ſo entweder gar keine Kanonen, oder doch „unter jener Hälfte, führen, werden für unwehrhaft gehalten, „und müſſen alle an die andern wehrhaften Schiffe, ſo in der „Flotte ſind, bezahlen. Dieſe Bezahlung ſoll ſich nach der „Reiſe richten, nemlich zwiſchen der Oſtſee und den Niederlan„den, ein halb Thlr. vom Hundert: zwiſchen der Oſtſee „und dem Kanal, zwey drittel Thlr. vom Hundert: und „von der Oſtſee bis den Oertern jenſeits des Kanals oder „wieder zurück, ein Thlr. vom Hundert, und wird ſolches über „Schiff und Gut nach eines jeden Antheil berechnet. Keiner „iſt gehalten, innerhalb der Oſtſee und des Sundes Ammiral„ſchaft zu ſchlieſſen, oder etwas zu bezalen, es ſey denn, daß

„Krieg entſtünde, da denn die unwehrhaften innerhalb des „Sundes ein Viertel, aber außerhalb und bis Gothenburg „ein Drittel vom Hundert zahlen ſollen. — Von dieſer Be„zahlung ſoll zuerſt das Geſchenk genommen werden, wel„ches die ganze Flotte, nach ihrer Größe, dem Admiral, „Vice-Admiral uud Major dafür, daß ſie die Flage füh„ren, verehren will: das übrige wird hienächſt zwiſchen „den wehrhaften Schiffen nach der Größe ihrer Kanonen „vertheilt. S. R.

Viertes Kapitel.

Von Wardirung des Schiffs, der Güter und der Kanonen.

„Zu mehrerer Richtigkeit in der Ausgabe und Einnahme „und aller etwa eintretenden Fälle wegen ſoll der Werth ei„nes jeden Schiffs angeſetzt werden, wie die meiſten Schif„fer in der Ammiralſchaft darüber einſtimmen. Iſt die Am„miralſchaft zu ſtark, ſo ſoll der Ammiral drey der verſtändig„ſten Schiffer auswählen, und ihnen die Wardirung anver„trauen. Der Werth des eingeſchifften Guts ſoll nach dem „Verzeichniß eines jeden Ladung berechnet werden. So ſol„len auch genannte drey Schiffer die Schwere und das Ge„wicht der in der Flotte befindlichen Kanonen unterſuchen, „und keiner ſoll Macht haben, dem zu widerſprechen, was „ſolchergeſtalt von ihnen geſchiehet. S. R.

Fünftes Kapitel.

Vom Fahren der Leuchte.

„Zur Nachtzeit ſollen die wehrhaften Schiffe wechſelsweiſe „eine Leuchte und Feuer darin halten, damit die ganze Flotte „um ſo beſſer zuſammen bleiben könne. S. R.

Sechstes

Sechstes Kapitel.

Von deren Strafe, ſo keine Ammiralſchaft machen, oder ſie auch verlaſſen.

„Wenn ſich ein Schwediſches Kaufmannsſchiff erdreiſtet, „von und nach ſolchen Orten zu ſegeln, wo Ammiralſchaft „begehrt wird, und es ſolche ohne Schaden und Verſäu„mung ſchlieſſen kann, es aber nicht thut, ſo ſoll der Schif„fer für ſeinen Eigenſinn jedesmal, da er ſolches unterläßt, „ſechs Mark auf jede Laſt, die ſein Schiff groß iſt, büßen, „welche in drey Theile, an den Angeber, die armen See„fahrenden, und den Kläger vertheilt werden. Hat nun „einer Ammiralſchaft geſchloſſen, und trennt ſich nachher „muthwilliger Weiſe davon, heimlich oder offenbar, ſo ſoll „er nicht allein ſechs Mark für jede Laſt büßen, ſo in drey „Theile, an die armen Seefahrenden, den Kläger und die „ſämmtlichen übrigen Schiffer, welche die Ammiralſchaft „gehalten haben, fallen, ſondern auch allen Schaden ſelbſt „tragen, der ihm nachher von Feinden oder Räubern zuſtoſ„ſen kann, ſo daß auch das Kaufmannsgut, ſo er am „Bord hat, nichts dafür entgelte, auch überdem noch ge„halten ſeyn, denen andern in der Ammiralſchaft den Scha„den zu erſetzen, der ihnen von Feinden oder Räubern etwa „zugefügt worden. S. R.

Siebentes Kapitel.

Vom Schaden, der ſich in der Ammiralſchaft ereignet.

„Wenn ein oder mehrere Schiffe, die zuſammen und in „Ammiralſchaft ſind, vom Feinde oder Räuber Schaden „erleiden, ſo ſoll die ganze Flotte dafür ſtehen, nach Verhäl„niß des Werths von jedem Schiffe und ſeinen Gütern. S. R.

Achtes Kapitel.

Von den Priſen und deren Theilung.

„Wenn nun ein, oder mehrere Schiffe in eine Ammiral-„ſchaft, von einem Feinde oder Seeräuber angegriffen wer-„den, und ſie ſolche überwinden, und in ihre Gewalt brin-„gen können, ſo ſollen ſie ſelbige in einem Hafen unter der „Krone Schweden oder deren Bundesverwandten, wohin „es am füglichſten geſchehen kann, aufbringen, um daſelbſt „in Unterſuchung gezogen und für gute Priſe erklärt zu wer-„den, wonächſt ſolches erobertes Schiff, ein oder mehrere, „allen denen Schiffen, ſo unter der Ammiralſchaft geweſen „ſind, zu Theil wird, oder wenn es von einem einzelnen „Schiffe aufgebracht worden, ſo fällt es den Schiffsleuten „zu nach eines jeden Lohn oder Monatsgelde. — Wer ei-„nem Schiffe, ſo Schwediſchen Unterthanen gehört, und „vom Feinde oder Räuber ſchon genommen wäre, zu Hülfe „kömmt, der ſoll von ſolchem wiedergenommenen Schiffe und „Gut zwey drittel genießen, und das übrige drittel den Ei-„genthümern zurückgegeben werden, es ſey nun eine lange „oder kurze Zeit in des Feindes Händen geweſen. S. R.

Wenn bey einem feindlichen Anfall auf eine Convoy ein feindliches Schiff durch Beyhülfe der convoyrten Fahrzeuge erobert würde, ſo haben die Schiffe, ſo dazu beygetragen, gleichen Antheil mit den Königl. Schiffen zu genießen.

Königl. Verordn. v. 8 July 1788. Art. 5. §. 6.

In Betreff des Prozeſſes in Aufbringungsangelegenheiten ſ. Art. 3, und wegen Vertheilung der Beute ſ. Art. 5. der angef. Verordnung.

Achte Abtheilung.

Von den Gerichten und rechtlichen Verfahren bey See-Sachen.

Erſtes Kapitel.

Vor was Gerichte ſothane gerichtliche Sachen ſollen angenommen werden.

„Alle Sachen, ſo von dieſem Seerechte herrühren, gleich „wie die meiſten davon unter Stadtgerichte gehörig ſeyn, „ſo ſollen auch dieſelben allda alſobald vor dem erſten Ge„richte oder Inſtanz, vom Bürgermeiſter und Rath auf„genommen, erkundigt und gerichtet werden. Sollten aber „einige auf dem Lande entſtehen, ſo gehen ſolche zu der „Voygtey, wie gewöhnlich iſt, und ſoll der Gerichtspfle„ger ſchuldig ſeyn, ſothanen Sachen, welche keinen Auf„ſchub leiden können, eben ſo wohl auſſer den gewöhnlichen „Gerichtstagen abzuhelfen, dafern er wegen der Verzöge„rung keine Verantwortung auf ſich laden will.

„§. 1. Jedoch iſt den Partheyen hiemit unbenom„men, ihren Streit durch Erwählung guter Männer, ent„weder zur freundlichen Vergleichung oder völligem Aus„ſchlage zu endigen, wo ſie wollen, und unter ſich darum „eins werden. Solche Fälle allein ausgenommen, wo„von ſonſten ausdrücklich andre Verordnung gemacht ſeyn „möchte.

Zweytes Kapitel.

Von Klagen und Anklagen.

„Niemand, dem eine Sache angehet, ſoll ſeine Klage „einen andern unter Händen geben, wo er ſelbſt klagen will. „Will aber, dem die Sache angehet, ſolche ſelber nicht „ausführen, ſo gebühret dem Fiskal zu klagen, und iſt „derſelbe ſchuldig, alle die Sachen, worinnen kein Kläger „iſt, ſich anzunehmen, und gerichtlich auszuführen.

Drittes Kapitel.

Von Citations-Ausforderung, Verrichtung, Wirkung und Beweis.

„Iſt nun ein Zwiſt unter einigen in dieſer Sache entſtan- „den, ſo gehe der Kläger vor angehörigen Gerichte, bringe „ſeine Sachen an, was und über wem er klagen will, und „bitte darauf die Citation an denſelbigen los auf den näch- „ſten Tag, da Gericht gehalten wird, jedoch alſo, daß „dem Beklagten ſo lange Zeit dabey vergönnt werde, als „an jedweden Orte rechtmäßig erfordert wird.

„§. 1. Die Citation mag durch Abgeſchickte, ſowohl „mündlich als ſchriftlich geſchehen, allein, daß die Sache, „deswegen der Beklagte citirt wird, demſelben zugleich „kund gemacht werde. Gehet der, welcher angeklagt wird, „aus dem Wege, und will ſich nicht finden laſſen, ſo ſoll „die Citation in ſein Haus, da, wo er wohnet, nieder- „gelegt werden, uud ſelbiges eben ſo gültig ſeyn, als wenn „er zur Stelle geweſen. Hat er ſelber kein Haus, und kei-

„ner

„ner weiß, an welchem Ort er zu finden iſt; ſo ſoll er durch „ein öffentliches Placat, daß es jedermann leſen und kund „machen könne, citirt werden.

„§. 2. Die Citation iſt der Anfang und Grundfeſte „zu folgendem Rechtsproceß; daher mag keiner eine Sache „vor ein ander Gericht ziehen, als dahin er einmal recht„mäßig citirt iſt. So iſt auch keiner verbunden, in einer „andern Sache zu antworten, als weswegen er citirt iſt. „Es vermag auch keiner in der Sache etwas zu ändern „oder zu erneuern, nachdem die Citation darin ergangen „iſt, beſondern es ſoll alles feſt und beſtändig in dem Stande „bleiben, wie es ſich damals befunden, ſo lange der „Rechtsproceß währet, und ſich vollkömmlich endigen möge.

„§. 3. Leugnet jemand, daß er citiret worden, ſo „ſollen die Ausgeſandte, welche die Citation verrichtet haben, „hervortreten, und beweiſen, wie die Citation geſchehen, „und nach ihren Gezeugniß erkannt werden, ob ſie recht„mäßig geſchehen oder nicht.

Viertes Kapitel.

Von Verſitzung der Citation.

„Wird jemand gerichtlich citiret und kömmt gleichwohl „den Tag, wann er gefordert worden, nicht vors Gericht, „ſendet auch niemanden, welcher von ſeiner erheblichen Ver„hinderung zeugen kann, weder das erſte, andere oder dritte „mal, wann er citiret iſt, ſo ſoll er jedesmal zur Strafe ge„ben drey Thaler, in zweyen Theilen, dem Kläger und „dem Gerichte, und ſoll nichts deſtoweniger die Sache nach„her vorgenommen, und nach dem Beweis, welchen der „Kläger alsdenn zeiget und vorbringet, erkannt werden. „Iſt ſolcher Beweis zur Genüge, nachdem die Sache iſt, „daß er mit gültigen Briefen und Zeugen ſeine Rede recht„mäßig

„mäßig beweiſen kann, ſo ergehet das Urtheil darinn, und „hat der Beklagte nicht Macht, weiter dawider zu ſprechen, „ohne wann er binnen Jahr und Tag und mit Zeugen dar„thun könnte, daß er wahrhaftige Verhinderung gehabt „hätte; da er alsdann dem Kläger zuerſt alle billige Unkoſten „und Schaden bezahlen, und hernach, wo ers begehret, ge„höret werden mag. Iſt nun an Klägers Seite nur halber „und kein völliger Beweis, ſo hat das Gericht dennoch „Macht, die zwiſtige Sache in des Klägers Hand und deſ„ſen Gewalt einzuräumen und zu ſtellen, oder ihm auch ein „genüghaftes Pfand gerichtlich dafür ſetzen zu laſſen, und „dem Beklagten dabei eine Zeit zu ſetzen, ſolches binnen Jahr „und Tag wieder zu gewinnen, wo er vermag. Befindet „ſich aber des Klägers Beweis ganz ungültig, ſo gebühret „ſich nicht, dem Beklagten mit etwas zu belegen, alldieweil „in dem Fall die Sache ſelbſt für ihn redet.

„§. 1. Erſcheinet nun der Beklagte, und der Kläger „bleibet ohne vorfallende Verhinderung aus, ſo giebt er „Strafe gleich dem Beklagten, und hat er keine Macht, „in ſolcher Sache ihn weiter citiren zu laſſen, ehe er dem „Beklagten die verurſachte Unkoſten billigermaßen vergnü„get, und daneben Bürgen ſetzet zu Ausführung der Sache.

„§. 2. Wird der Citationstag von beiden verſäu„met, daß weder der Kläger oder Beklagte, ohne Verhin„derung ſich einfinden, ſo ſind ſie beide in dem Theil der „Strafe verfallen, welche dem Gerichte zukommt, aber den „andern Theil haben ſie unter ſich mit einander abzurechnen.

„§. 3. Was von dreimaligen Citationen hieroben „vermeldet iſt, ſolches ſoll auch von einer verſtanden werden, „wann die eine in Stelle für alle drey und alſo peremptorie, „wie man ſolches nennet, eingerichtet iſt, ſowohl wegen der „Strafe, als was ſonſten darnach folget. Solche Cita„tionen werden allemal im Obergerichte ausgegeben, ſind „aber zuläßig im Untergerichte zu gebrauchen, wenn man „weiß, daß der Angeklagte in der Nähe, und die Sache „alſo beſchaffen iſt, daß ſie keinen Aufſchub leiden kann.

Fünftes

Fünftes Kapitel.

Wie man einen fremden Mann citiren mag.

„Iſt derſelbe, welchen man beſpricht und citiret, an dem „Orte fremd, ſo, daß man ihn nicht unbillig für flüchtig hal„ten mag, ſo hat der Kläger nicht allein Macht, deſſen Ei„genthum in Pfand und Beſchlag zu nehmen, ſondern auch, „da keine Güter zu befinden, ihn ſelbſt arretiren zu laſſen, „bis daß er Bürgen für ſich ſtellet, zu Ausführung der „Sache.

„§. 1. Iſt nun der Fremde ſelbſt nicht zur Stelle, „ſondern nur allein ſein Gut, ſo ſoll man ſein Gut in Be„ſchlag nehmen, und den Eigenthümer hernach darauf vors „Gericht citiren, ſolches iſt eine rechtmaßige Citation, wo„fern ſelbige Sache zuvor bei einem andern Gericht nicht „iſt anhängig gemachet.

Sechstes Kapitel.

Wann der Citirte vermeinet, daß er nicht antworten dürfe.

„Vermeinet der Citirte, daß er nicht ſchuldig ſey in dem „Fall zu antworten, ſondern von ſelbigen Rechtsproceß ent„bunden und frei geſprochen werden könne, ſo iſt er nichts „deſto weniger ſchuldig, vor Gericht zu erſcheinen, und ſeine „Urſache darzuthun. Und ſtehet alsdann zu des Gerichts „Ausſchlag, ob er antworten oder davon befreyet ſeyn ſoll.

Siebentes Kapitel.

Von der Parten Klage-Einbringung.

„Erſcheinen nun beide Partheien, und wollen den Rechts-„Proceß anfangen, entweder ſelber oder durch ihre Abge-„fertigte oder Gevollmächtigte, ſo ſollen ſie alſo bald bei der „erſten Einbringung darthun und vorſtellen alle Urſachen und „Beweis, welche da ein jedweder auf ſeiner Seite haben „kann; und iſt ihnen hernachmals nicht zugelaſſen etwas „weiter ſchriftlich einzubringen, ohne deren hohe Nothdurft; „mündlich aber ſollen ſie allemal verhört werden, entweder „da ſie es ſelbſten begehren, oder daß das Gerichte ſolches „ſelbſt zu ſeinem Unterrichte geſchehen läßt.

Achtes Kapitel.

Von Zeugen-Kundſchaft.

„Kommen Zeugen in der Sache auf eines derer Seite, „ſo ſoll man ernſtlich nachfragen, ob ſie ſich ſelbſt zu Zeu-„gen angegeben, oder auch von der einen Parthey wegen „Freundſchaft und der andern wegen Feindſchaft billig in „Verdacht gezogen werden, denn ſolche mögen nicht zeugen. „Wirft nun einer von den Partheyen ſolches für, aber der „da zeugen ſoll leugnet es, ſo ſtehet es zu deſſen Beweis, „der es ihm fürwirft, und wird des andern Gezeugniß nichts „deſto weniger abgehöret bis weitern Beſcheid.

„§. 1. Alle Zeugen insgemein ſollen in ſelbigem Ge-„richte, da die Sache anhängig iſt, abgehöret werden, „wofern ſie ſo nahe bei der Hand ſeyn; es ſey denn, daß „ihnen erhebliche Urſachen oder ſonſt große Verhinderungen „vorfielen, welche ſie vorzukommen abhalten könnten. Sind „nun die Zeugen abweſend oder anderswo wohnhaft oder

„ſich

„ſich aufhaltend, ſo ſollen ſie ihr Gezeugniß vor dem Ge„richte ablegen, darunter ſie gehören, und ſoll daſſelbige „ſolche nachher an den rechten Richter in der Sache über„ſenden.

„§. 2. Die Zeugen ſollen zuerſt ihren Eyd ablegen, „ehe ſie zeugen, daß ſie die Wahrheit offenbaren, und von „allem dem, was ihnen von der Sache wiſſend, nichts ver„helen wollen, oder ſollen; dazu ſoll der Gegentheil citirt „werden, daß er zugegen ſey, den Eyd anhöre, und ſeine „Nothdnrft dabey einbringen möge.

„§. 3. Nachmals ſollen ſie abſonderlich verhöret wer„den, ſo daß keiner höre, was der andre zeuget auf die „Punkte und Fragen, welche entweder die Parthen ange„ben, oder auch das Gerichte ſelbſten nöthig erkennet; und „müſſen ſie inſonderheit genau befraget werden, wie und „durch was Mittel ſie das wiſſen können, was ſie zeugen, „ob ſie ſelber dabei geweſen, entweder daß ſie von beiden „oder der einen Parthey dazu gerufen, oder auch ſonſten „dazu von ohngefähr gekommen, oder ob ſie ſolches von an„dern gehöret haben. Denn von ſolchen Umſtänden wird „die Wahrheit zum Beſten ausgeſuchet.

„§. 4. Hat nun jemand keinen Rechtsproceß mit „einem, befürchtet ſich aber gleichwohl, daß Streit entſte„hen mögte, ſo mag man nichts deſto weniger zu Stär„kung der Wahrheit und einen gewiſſen Unterricht von der „Sachen rechten Verlauf ſeine Zeugen abhören laſſen, ſon„derlich wann es wegen deren Alter, Wegreiſen, oder ande„rer Zufälle nöthig wäre. Jedoch daß damit rechtmäßig verfahren werde, wie vor geſaget iſt.

Neuntes Kapitel.

Von Briefen und ſchriftlichen Beweis.

„Alle Briefe und Schriften, welche in dieſem Seerechte „benennet ſeyn, die ſollen ſo eingerichtet werden, wie deswe-

„gen ein jedes für ſich geſetzet zu ſeyn befindlich, dafern ſie „vor Gericht gültig ſeyn ſollen. Suchet einer eine größere „Verſicherung darauf, der bitte zween Gezeugen dazu, „oder einen Eyd-geſchwornen Schreiber, der bei der Hand-„lung zugegen ſey, und ſelbiges in aller Angehörigen Gegen-„wart zur Bekräftigung unterſchreibe. Denenſelben gebüh-„ret nachmals zu bezeugen, was gehandelt iſt, wann Streit „daraus erwächſet.

„§. 1. Einſeitige Schriften, da nicht mehr denn eine „Unterſchrift allein iſt, können keine Kraft haben, etwas „zu beweiſen, denn allein wider den, der ſolches unterſchrie-„hat, in ſo weit ſelbige rechtmäßig, richtig und rein befun-„den werden.

„§. 2. Keine Abſchrift ſoll in einigem Gerichte gelten, „es ſey denn, daß ſelbige mit einem ſolchen Gezeugniß be-„kräftiget, welchem mit Fug nicht widerſprochen werden „kann.

„§. 3. Zeiget einer eine Schrift vor zum Beweis, „welche in ſelbiger Sache auf eine andere weiſet, ſo ſoll „nicht darnach gerichtet werden ehe und bevor die andere, „da ſie auf weiſet, zugleich vorkommt.

„§. 4. Verleugnet jemand ſeine Hand, und wird „nochmals überwieſen, daß er es wider ſein Gewiſſen ge-„than habe, ſo iſt er verfallen in gedoppelt ſo viel, als er „ſonſt in Kraft ſelbiger Schrift ſchuldig geweſen iſt.

Zehntes Kapitel.

Auf den Fall, wenn eine Sache unbilliger Weiſe wider den klaren Beweis in Weitläuftigkeit geführt werden ſollte.

„Klaget nun einer auf den andern, und kann ihm alſo-„bald mit klaren Beweis binden in die Sache, worüber „er klaget, entweder mit völligem Gezeugniß, oder in recht „gültigen Briefen, oder vermittelſt des Beklagten ſelbſt-„eigner gerichtlichen Bekenntniß, oder beyder Partheyen

„gemach-

„gemachten Vergleichung, oder eines derſelben abgelegten „Eydes, oder guten Männer, denen die Parthey ſolches „untergeben haben, gefülletem Ausſchlage, und der Be„klagte will ſich darinnen doch nicht weiſen laſſen, ſondern „ſuchet unbilliger Weiſe die Sache in Weitläuftigkeit zu „bringen; So hat das Gericht Macht, daß es von ſeinen „Geldern oder andern Gütern und Eigenthum ſo viel in „Sequeſter verurtheile und annehmen laſſe, als der Streit „erfordert und werth iſt. Solche Gelder, Güter und Ei„genthum mag nachmahls der Kläger haben und zu ſich „nehmen, wenn er Bürgen dafür ſtellet, daß er ſelbige mit „den Zinſen völlig wieder liefern wolle, im Fall ihm end„lich hernach das Urtheil zuwider liefe, und ſtehet dem Be„klagten frey, die Sache dahin zu treiben, wie ers am be„ſten kann und verſtehet, jedoch hat er keine Macht von „dem zu appelliren, was ſolchergeſtalt in Sequeſter erkannt „und angenommen worden.

Eilftes Kapitel.

Von Anhaltung oder Beſchlag der Güter, welches man Arreſt nennet und deren Bürgen.

„Läſſet jemand einen arreſtiren, oder deſſen Gut in Be„ſchlag nehmen, ſo iſt er ſchuldig ſolches den nächſten Ge„richtstag darauf zu verfolgen. Thut er das nicht, ſo giebt „er zwölf Thaler Strafe in dreien Theilen, dem Kläger, „dem König, der Stadt, und der Arreſt wird losgegeben. „Es mag keiner einen Mann oder ſein Gut wegen einigerlei „Sache arreſtiren, mehr als dreymal, und wenn der, ſo „klaget, ſein Recht in denſelben malen nicht ausführt, ſo „giebt er jedesmal ſeine Strafe, wie geſagt iſt, und hat „er gar keine Macht, wegen ſelbiger Sache weiter zu „ſprechen.

„§. 1. Alle Arreſte von Mann und Gütern, können „mit Bürgen losgemacht werden, und muß der Bürge ſelbſt „zu der Sache, wo der Mann oder das Gut, ſo er ausge-

„bürget, nicht zur Stelle kommen, oder von ihm wieder ge„liefert werden könnte, antworten.

„§. 2. Kann nun derſelbige Mann, welcher arreſtirt „wird, keine Bürgen bekommen, ſo ſoll er ſeinen leiblichen „Eid ablegen, und hat er alſo Macht und Verſtat„tung, daß er ſich ſelbſt mit ſeinem Eide ausbürge, daß er „zur Stelle bleiben wolle, es ſey denn, daß er vorher be„rüchtiget wäre.

Zwölftes Kapitel.

Von Beförderung der gerichtlichen Sachen zur Endſchaft.

„Alle gerichtliche Sachen, welche vorkommen, ſoll das „Gericht zur Endſchaft befördern, wie es thunlichſt geſche„hen kann, und keinen von den Parthen einigen Aufſchub „geben, ohne allein ſo weit, daß ſolches zu einigen Bewei„ſes Einholung oder anderer nothwendigen Urſachen halben „endlich geſchehen müßte. Inzwiſchen aber ſollen auch die „Sachen zuerſt befördert werden, welche der Sachen Be„ſchaffenheit nach die wenigſte Verzögerung leiden können. „Inſonderheit hat Bürgermeiſter und Rath keine Macht, „einige Sache über drey Gerichts-Tage, nachdem die Par„then ein rechtmäßiges Urtheil von ihnen gebeten, aufzu„ſchieben, allermaaßen, wie in dem 8 Kapitel des Theils „von den Gerichtstagen zuvor verordnet iſt, und hiemit er„neuert wird.

Dreyzehntes Kaptiel.

Von den Urtheilen, der Rechts-Prozeſſe, Unkoſten und Schadenserſtattung.

„Haben nun die Parthen zum Urtheil geſchloſſen, ſo muß „das Gericht den ganzen Streit mit deſſen Beweiſen genau „überlegen, und alles was ſtreitig geweſen, ſo deutlich zu„ſammenfaſſen, und richten, daß die Parthen in ſelbiger

„Sache

„Sache geſchieden werden, und nicht nöthig haben, um „weitere Erklärung anzuſuchen, viel weniger, daß einiger „neuer Streit von denſelbigen wieder angefangen werden „möge, derſelbige, welcher alsdann die Sache vor dem Ge„richte verlieret, iſt allemal ſchuldig die Unkoſten zu bezah„len, welche auf dem Rechtsprozeß angewandt ſeyn, an den, „der das Urtheil gewonnen, jedoch daß das Gericht deſſen „Rechnung zuvor durchſehe, und ſelbige alſo mindere, wie „es ſolches am beſten erkennen kann. Wird auch befun„den, daß jemand eine Sache ganz unbillig vor Gericht ge„zogen entweder daß der Kläger unbeweislich geklaget, oder „der Beklagte ſich nicht gebührlich habe beweiſen laſſen wol„len, ein ſolcher wird ohnedem zu aller Hinderniß- und „Schaden-Erſetzung, welchen der Gegentheil mit Fug „beweiſen kann, verdammet, ja auch überdem mit „Strafe beleget, da er ſolches aus Arg- und Bosheit „gethan hat.

Vierzehntes Kapitel.

Vom Appelliren.

„Vermeinet entweder der Kläger oder Beklagte, daß er „befugt ſey, an dem erſten Urtheil ſich nicht begnügen zu „laſſen: So hat er Macht, an das höhere Gericht zu „appelliren, die Zeit und weitere Willkühr in Acht neh„mende, welche ein jeder an ſeinem Orte bey der Appella„tion in Acht zu nehmen und zu verüben pfleget; und ſte„het in des Gerichts Gewalt, von dem geappellirt wird, „dem appellirenden Theile, dem die Sache angeht, eine „gewiſſe Zeit zu ſetzen, in welcher er ſeine Appellation bey dem „höheren Gerichte anhängig machen ſoll, daferne er ſelbige „zu gute genießen ſoll; jedoch daß allemal keine weitere Zeit „dazu angeſetzt werde, als ſelbiges am kürzeſten nach jedes „Orts Abgelegenheit von nöthen thut.

„§. 1 Wider Aufhaltung des Urtheils, welches al„lein zu Beförderung der Sachen ergangen iſt, und keine „Kraſt

„Kraft noch Eigenſchaft den Streit zu endigen hat, mag „niemand appelliren: Es ſey denn, daß ihm zu ſeiner Ehre „oder der Sache ſelbſt zum großen Verfang etwas daraus „entſtehen ſollte.

Funfzehtes Kapitel.

Von der Urtheil-Vollbringung und Vollziehung.

„In allen Urtheilen, welche erkannt werden, ſoll allemal „denen Parthen vom Gerichte eine gewiſſe Zeit geſetzt wer„den, in welcher ſie ſchuldig ſeyn ſollen dieſelbige zu vollbrin„gen, und nachzuleben, wozu ſie verdammet ſind. Wird „hernachmahls von ſolchem Urtheil nicht geappellirt, oder die „Appellation, wie geſchehen kann, bleibt liegen, oder wird „verſäumet, alſo, daß das Urtheil für feſt und gültig geach„tet wird, die Parten aber demſelben gleichwohl in der Zeit, „wie ihnen vorgeſetzet iſt, nicht nachleben; ſoll ſoll der, dem „es Amtswegen zuſtehet, ſchuldig ſeyn, vermittelſt Gerichts„zwang, denſelben, der die Sache verloren, dahin zu hal„ten, und innerhalb den nächſten acht Tagen nach verfloſſe„ſener Zeit alles daſſelbige gerichtlich zu vollziehen, was das „Urtheil in ſich hat und vermag; es ſey denn, daß er ſelbſt „wolle antworten, und ſtehen für die Sache, da die Schuld „an ihm befunden wird.

Sechszehntes Kapitel.

Von dem Werth des Geldes.

„Die Gelder, welche zur Strafe oder ſonſt allerhand an„dern in dieſem Seerecht benennet gefunden werden, ſollen „alle verſtanden werden, von guter Schwediſcher Silber„münze, was darnach gerechnet und gut gemachet wird.

Ende des See-Rechts.

Anhang

Anhang

von denen,

den Schwediſchen an fremden Orten befindlichen

Conſuln,

ihrer Inſtruction gemäß, obliegenden Pflichten

und

gebührenden Conſulat-Abgaben.

Einem Conſul liegt ob, den Schwediſchen Handelnden-Schiffsrehdern und Schiffern in ihren, an dem ihm angewieſenen Ort und Diſtrict vorfallenden Angelegenheiten mit Rath und That behülflich zu ſeyn. Jedoch mag er ſich nicht, als Conſul, und ohne Auftrag, mit der Dispoſition des Schiffs und Guts befaſſen, ſondern ſolches blos, als Commiſſionaire, beſorgen, wenn es ihm gehörig aufgetragen worden.

Königl. Verordn. v. 31 Jan. 1793. Art. 1.

Er hat alle Quartal, oder ſo oft das Commerzcollegium es verlangt, von allem Bericht zu erſtatten, was an dem Ort ſeines Aufenthalts für den Handel merkwürdiges und wichtiges vorfällt, oder was er von andern Orten her erfähret, auch ſeiner Inſtruction *) oder ihm deshalb zukommenden, beſondern

 Befehlen

*) Die Inſtruktionen, ſo den Conſuln vom Commerzcolleg. ertheilt werden, lauten folgendermaßen: Der Conſul N. N. hat, nebſt der Huld und Treue, womit er Sr. Königl. Maytt. und der Krone Schweden verwandt iſt, inſonderheit ſich die Beförderung des Schwediſchen Handels und Seefarth angelegen ſeyn zu laſſen, und ſeine Sorge dahin zu richten, daß ſolche an dem Ort ſeines Auffenthalts erweitert werden, zu welchem Ende er nicht allein auf das genaueſte beſorgen, was Königl. Handeltreibende Unterthanen und Schiffsrehder ihm auftragen, oder er von ſelbſt für ſie nüzlich und vortheilhaft findet, und den ankommenden uud abgehenden Schwediſchen Schiffern, ſowohl beym Löſchen als Laden, zur prompten Expedition behülflich ſeyn, ſondern auch, ſo oft ſich eine nützliche Handels-

Befehlen gemäß an das Kanzleycollegium andere merkwürdige Vorfälle einzuberichten.

Ebend. Art. 2.

Es

Handelsunternehmung, die von Schwediſchen Unterthanen benutzt werden könne, es ſey entweder Lieferung oder Abſetzung von Waaren, oder Befrachtung und Transport, oder was es ſonſt ſey, ſolches dem Commerzcollegium an Hand legen und mit Schwediſchen Handelsleuten darüber correſpondiren muß, damit ſie ſich ſolche Gelegenheiten zu Nuzze machen können. Und da Sr. Maytt. gnädigſter Wille iſt, daß geſchickte Schwediſche Handelsbediente bey den Conſuls gebraucht und dadurch in den Schwediſchen Handels-Geſchäften geübt werden; ſo hat der Conſul um ſo eher eine ſolche Perſon auf ſein Comtoir zu nehmen, als ſein eigener Nutzen und Bequemlichkeit in der Schwediſchen Correſpondence davon abhängt. §. 1, Der Conſul hat auch zu unterſuchen, in welcher Lage ſich an ſeinem Ort der Schwediſche Handel und Schiffarth befinde, was ſein Fortkommen und Zunehmen hindern, und welche Mittel angewandt werden können, ſolche Hinderniſſe zu heben, und dem Handel eine vortheilhaftere Richtung zu geben, welches alles er dem Commerzcollegium ungeſäumt einzuberichten hat. Auf dieſes alles ſoll er während der Zeit ſeines Amts ein wachſames Auge haben, auch darüber, auſſer den Berichten, ſo von Zeit zu Zeit durch die Umſtände veranlaßt werden, bey jeden Jahres Schluß dem Commerzcollegium einen allgemeinen Bericht erſtatten, und ſich über die Maaßregeln äußern, die für die Zukunft etwa nützlich und dienlich ſeyn mögten. §. 2. Im Fall fremde Mächte mit einander in Krieg gerathen, da denn, wenn man gleich in Anſehung der ſtreitenden Theile die vollkommenſte Neutralität beobachtet, Handel und Seefarth doch immer auf eine oder die andere Art beunruhigt zu werden pflegen, ſoll der Conſul darauf Acht haben, daß der Schwediſche Handel und Seefarth keinen Eindrang in ſeinen Freiheiten und Gerechtſamen erleide, die Sr. Königl. Maytt. und der Krone Schweden ſamt deren Unterthanen, entweder nach geſchloſſenen Conventionen und Traktaten, oder nach dem Völkerrecht und eingeführten Gewohnheiten zukommen: und ſollte er finden, daß dagegen gehandelt werde; ſo iſt er nicht allein ſchuldig, ſolches ohne

Ver-

Es liegt ihm ob, die Befehle zu befolgen, ſo ihm in Betreff des Handels und anderer Angelegenheiten von den be-

Ddd 3 höri-

Verzug anzuzeigen, ſondern auch in der Zwiſchenzeit alle Maaßregeln dagegen zu ergreifen, die ſein Amt ihm etwa an Hand giebt, und in allem ſo zu verfahren, daß die Schwediſche Flagge bey ihrem Anſehen erhalten werde. §. 3. Von der Zeit an, da der Conſul ſeine Inſtruction erhält, und ſo in der Folge muß er alle Preis-Couranten daſigen Orts über einkommende und ausgehende Waaren nach der Ordnung und den Datis ſammeln, und ſie nach und nach mit Schwediſcher Schiffsgelegenheit dem Commerzcollegio einſenden. Sollte in der Zolltaxe oder dem Tarif, ſo daſelbſt zur Zeit beſtehet, oder auch in andern Abgaben für einkommende und ausgehende Schiffe und Waaren einige Aenderung vorgenommen werden, ſo muß der Conſul ſolches dem Commerzcollegium anzeigen, auch ein Exemplar oder eine Abſchrift der deshalb erlaſſenen Verordnung zugleich mit einſenden. Hauptſächlich liegt ihm aber ob, jährlich dem Commerzcollegium ein deutliches und zuverläßiges Verzeichniß von allen denen Schwediſchen Schiffen einzuſenden, die in ſeinen Diſtrikt ankommen, und davon abgehen, welches Verzeichniß, in Columnen getheilt, des Schiffes Namen, den Bauort, die Laſtenzahl, des Eigenthümers, Schiffers und Befrachters Namen und Wohnort, die Stärke der Beſatzung, den Ort, woher das Schiff komme, und wohin es gehe, und die Ladung, ſo es gebracht und wieder mitgenommen, ausweiſe. §. 4. So bald ein Schwediſches Schiff in den Diſtrict des Conſuls ankommt, muß ſich derſelbe vor allen Dingen von des Schiffers und der Leute Aufführung während der Reiſe unterrichten, und genau unterſuchen, in wie ferne jeder für ſich oder gegen den andern ſeine Schuldigkeit gethan, und ob der Schiffer einem oder mehrern von der Beſatzung auf irgend eine Art zu nahe getreten, oder ob einer von dieſen nachläßig, muthwillig und aufſätzig geweſen ſey, da es ihm denn obliegt, kleinere Irrungen ſogleich abzuhelfen, und über diejenigen, ſo gerichtlich entſchieden werden müſſen, auf der Stelle in des Schiffers und der Beſatzung Gegenwart eine genaue Unterſuchung anzuſtellen, die ſodann mit wenig Worten auf den Paß bemerkt, und hienächſt in extenſo dem Königl. Commerz-

colle-

hörigen Collegien oder Sr. Königl. Maytt. Geſandten bey den fremden Höfen, beſonders in dem Lande, wo er ſich aufhält, ertheilen werden.

Ebendaſ. Art. 3.

Er hat allen an den Ort ſeines Auffenthalts ankommenden Schweden im allgemeinen, ſo viel an ihm iſt, und ohne ſeine eigene Ungelegenheit und Schaden, an Hand zu gehen, und Seefahrende Leute nach Hauſe zu befördern, da ſolche entweder Schiffbruch gelitten haben, oder wegen Krankheit und anderer Vorfälle an fremden Orten zurückgeblieben ſind.

Ebendaſ. Art. 4.

Zur Erfüllung dieſer Obliegenheiten wird nebſt Redlichkeit, guten Sitten und Vaterlandsliebe von einem Conſul erfordert, daß er einer Seits die Schwediſche Sprache ſowohl ſchreiben als reden könne, die Handelsverfaſſungen in Schweden, ſeine Produkte und Bedürfniſſe von fremden Ländern, und auf der andern Seite die Produkte, ſowohl an rohen Materien

collegium mit erſter Gelengenheit eingeſandt wird, damit dieſes Collegium ſowohl als die behörigen Richter und Beamten auch die Rehderey alle nöthige Auskunft erhalten, um ſolche Sache, nach Zurückkunft des Schiffs, gerichtlich abzumachen. §. 5. Im Fall der Conſul zum Behuf Schwediſcher Handeltreibender Schiffsrehder und Seefahrender, nöthige und bei dieſer oder jener Gelegenheit unvermeidliche Auslagen machen muß, ſo ſind ihm ſolche nach geſchehener gehörigen Verification, von der Behörde zu erſetzen, wie des Königl. Commerz-Coll. Circul. vom 29 Aug. 1781 und 10 Sept. 1783 ſolches beſtimmen (ſiehe Abth. 1 Kap. 4.): doch daß der Conſul die Handelnden, Rehder und Seefahrenden nicht mit unnöthigen Koſten, und welche nicht höchſt nothwendig ſeyen, beſchwere. §. 6. Schließlich hat der Conſul ſich ſowohl die allgemeinen Verordnungen, als beſondere Ordres, ſo ihm von Sr. Königl. Maytt. Selbſt, oder vom Kanzelley- oder Commerz-Collegium ertheilt werden, zur Richtſchnur zu ſtellen, und ſich angelegen ſeyn zu laſſen, in allen Stücken das ihm anvertrauete Amt mit Fleiß, Fürſorge und Aufrichtigkeit zu verwalten, ſo wie es einem redlichen und wohldenkenden Mann eignet und gebühret, und er es verantworten will und kann. §. 7.

terien als Fabricaten des Orts, wo die Handelsgeſchäfte betrieben werden ſollen, ſo wie auch die daſigen Handelsgeſetze kenne.

Ebendaſelbſt Art. 5.

Ein Conſul muß wenigſtens ſo viel Vermögen haben, daß er nicht ſobald in Verlegenheit gerathe, und dadurch das Zutrauen verliere, ſo nachher nicht ſo leicht wieder gewonnen wird, indem der Verfall ſeines perſönlichen Credits ſich nicht mit ſeiner Obliegenheit, den Credit des Schwediſchen Handels, ſo viel an ihm iſt, aufrecht zu erhalten, vereinigen läßt: er wird daher auch ſogleich, wann er zur Befriedigung ſeiner Gläubiger unvermögend geworden, und in einen Concurs-Proceß geräth, ſeines Amtes für verluſtig erklärt, und ihm das Diplom abgefordert.

Ebend. Art. 6.

Da es in mehrerer Rückſicht vortheilhaft iſt, daß an den wichtigern Handelsplätzen Schwediſche Handels-Häuſer errichtet werden, ſo wollen Sr. Königl. Mäytt. vorzüglich Schweden zu Conſuls befördern, und können ſich ſelbige, wenn ſie nach geleiſteten treuen Dienſten in ihr Vaterland zurückzukehren wünſchen, nach ihrer Einſicht und Geſchicklichkeit zu Beförderungen Hofnung machen. Sollten aber beſondere Umſtände es zuweilen erfordern, daß dazu ein Ausländer angenommen werde, ſo muß er doch, wenn er ſonſt die erforderlichen Eigenſchaften hat, verpflichtet werden, an ſeinem Comtoir einen Schweden, als Dollmetſcher, anzunehmen.

Edend. Art. 7.

Die Conſuls ſind zwar nach wie vor berechtigt, in ihren Diſtrikten, nöthigen Falls, Vice-Conſuls anzuſtellen, wann ſie dazu die Genehmigung des Commerzcollegiums erhalten haben, welches darüber vorher das Gutachten der Deputirten der Großhandels-Societät und der Schiffsrehdereyen einholt: doch ſind ſie ſelbſt für die ſolchen Vice-Conſuls obliegenden Pflichten und Verrichtungen verantwortlich.

Ebend. Art. 8.

Ein Conſul iſt berechtigt, an dem Ort ſeines Auffenthalts ein Handelscomtoir zu errichten, und mit wem er will, in Compagnie zu treten, doch nicht als Schiffsrehder: ſeine Con-

Conſulsgeſchäfte aber muß er allein betreiben, und keinem entdecken, was etwa geheim gehalten werden ſoll, ſo wie es auch jederzeit einem Schwediſchen Conſul verboten iſt, eine ſolche Function für einen andern Staat zu übernehmen.

Ebend. Art. 9.

Die Ausgaben, welche die Conſuls in allgemeinen Angelegenheiten des Reichs, und hauptſächlich zum Unterhalt und zur Beförderung Schwediſcher Seeleute nach Hauſe, auch zum Briefwechſel mit den behörigen Collegien und Königlichen Geſandten an den fremden Höfen, zu machen haben, ſollen ihnen nach den bei dem Kanzelley- und Commerz- Collegium eingereichten und approbirten Rechnungen wieder erſetzet werden.

Art. 10.

Die jetzt angeſtellten Conſuls behalten den Lohn und die Conſulatabgaben, ſo ſie bis jetzt genoſſen haben: ſollten aber, bei eintretender Erledigung einer Conſulatbeſtallung, die Deputirten der Groshandels-Societät und der Schiffsrehdereyen, deren Wiederbeſetzung für unnöthig erachten, oder im Gegentheil, bei zunehmenden Handel und Seefarth, die Errichtung einer neuen Conſulſtelle nützlich finden, ſo haben ſie, in beiden Fällen, deshalb ihr unterthäniges Geſuch bei Königl. Maytt. durch die behörigen Collegia einreichen zu laſſen, die ſolches mit ihrem Gutachten begleiten.

Art. 11.

Sollte es ſich fügen, daß das Schwediſche Handelsintereſſe einen Conſul an Orten erforderte, wo weder Lohn noch Conſulatabgabe beſtanden werden; ſo wollen Sr. Königl. Maytt. auf das deshalb von den Deputirten der Großhandels-Societät und der Rehdereyen geſchehene Anſuchen Rückſicht nehmen, die ihre Gründe dabei anführen müſſen, ſo das Kanzellei- und Commerz- Collegium, um Misbrauch vorzubeugen, unterſuchen, und ihre Aeußerungen nebſt dem Geſuch an Sr. Königl. Maytt. gelangen zu laſſen.

Art. 12.

Wird eine Conſulſtelle erledigt, ſo liegt es dem Kanzelley- und Commerz- Collegium ob, ſolches durch einheimiſche und auswärtige Zeitungen bekannt machen zu laſſen, und zugleich die Zeit zu beſtimmen, binnen welcher der Suchende ſich

gehö-

gehörigen Orts zu melden hat, welches nemlich zu den Conſulsbeſtallungen auf der Küſte der Barbarey und am Mittelländiſchen Meere, binnen vier Monate, zu denen in den am Spaniſchen Meer, oder ſonſt eben ſo weit entfernten Häfen binnen drey Monate; und zu den nähern und an der Nordſee, binnen zwey Monate geſchehen muß, wonächſt und wann die Deputirten der Groshandels-Societät und der Rehdereyen im Reiche über die Competenten ſich geäußert, die Collegien den Vorſchlag zu machen haben, wobey hauptſächlich diejenigen in Betracht kommen, die das Zutrauen und den Beyfall der genannten Deputirten auch während ihres Aufenthalts an dem Ort, wo die Stelle erledigt iſt, die nöthigen Kenntniſſe erlangt haben.

Ebend. Art. 13.

Wenn ſich mehrere zu einer Stelle melden, müſſen die Collegia die Geſuche aller Sr. Königl. Maytt. einſenden, und drey Subjecte ordentlich in Vorſchlag bringen, wobey ihnen unbenommen iſt, ſie vielmehr verpflichtet ſind, eines jeden Verdienſte, und wen ſie für den geſchickteſten halten, anzuführen.

Königl- Schreib. v. 15 Aug. 1776.

Was ſolchergeſtalt in Betreff der Conſuls feſtgeſetzt iſt, gilt von allen Schwediſchen Handels-Geſchäftsträgern, ſie mögen den Namen Agent, Generalconſul, Conſul oder Commiſſarius führen.

Königl. Verord. v. 31 Jan. 1793. Art. 14.

Die Handels- und Manufaktur-Diviſion im Commerzcollegio hat die an auswärtigen Orten befindlichen, und unter dieſem Collegio ſtehenden Beamten, in Vorſchlag zu bringen, und zu inſtruiren, auch führt ſie die Aufſicht über deren Amtsverwaltung, und im Fall ſelbige ſich gröbere Vergehen zu Schulden kommen laſſen, wird die Sache dem Advocat-Fiskal zur gehörigen Betreibung vor der Handelsdiviſion übergeben.

Inſtruct. des Comm. Coll. v. 15 Juny 1774. §. 3. Mom. 1.

Durch beſondere Verordnungen iſt den Conſuls auferlegt, dem Commerzcollegium anzuzeigen, was für Abgaben Schwediſche Schiffe, nach ihrer Größe und Beſchaffenheit an jedem

auswärtigen Ort erlegen müſſen, damit in Schweden ein gleiches Verhältniß feſtgeſetzt und beobachtet werden könne;

Königl. Schreib. a. d. Comm. Coll. v. 4 Febr. 1748.

dem Commerzcollegio zuverläßige Berichte von dem Vorrath und den Einkaufspreiſen der Waaren einzuſenden, welche Schwediſche Kaufleute von dem Ort ihres Aufenthalts kommen laſſen;

Königl. Schreib. a. d. Comm. Coll. v. 10 Aug. 1770.

bey jeden Jahres Schluß dem Commerzcollegium ein Verzeichniß einzuſenden, von allen eingebohrnen Schwediſchen Unterthanen, Schwediſchen Kauffarthey-Seeleuten und andern Reiſenden, welche ſich an dem Aufenthaltsort des Conſuls oder in der Gegend niedergelaſſen haben oder ſonſt aufhalten, und ob ſie dort eigene Handelshäuſer haben, Gewerbe und Handwerkerey, oder ſonſt eine Nahrung treiben,

Des Königl. Comm. Coll. Circul. vom 30 Jan. 1776.

um zu verhindern, daß durch etwa ungeſittetes Betragen dieſer oder jener Kauffartheyſchiffer, ſo im letzten Kriege ſowohl bey der Königl. Orlog- als Armee-Flotte zu Offiziers angenommen worden, nachher aber großen Theils ihr voriges Gewerbe wieder ergriffen haben, und theils als Schiffer, theils in niedern Graden Kauffartheyfarth treiben, die Königl. Uniform die gebührende Achtung nicht verlieren, haben die Conſuls dahin zu ſehen, daß Offiziers, ſo Kauffartheyfarth treiben, während dieſes Privatdienſtes ihre Uniform nicht tragen, wie auch eine ähnliche Verordnung in Anſehung des Schwerdt-Ordens ergangen iſt;

Königl. Schreib. v. 24 April 1793. Des Königl. Comm. Coll. v. 29 April 1793.

daß ſie ſich in ihren Briefen an das Commerzcollegium blos der Schwediſchen Sprache bedienen;

Königl. Com. Coll. Circul. v. 12 May. 1775. Vergl. Königl. Schreib. a. d. Comm. Coll. vom 19 Aug. 1775.

daß ſie ihre Briefe nicht an das Kanzelley- und Commerzcollegium gemeinſchaftlich, ſondern an dies leztere beſonders, in Angelegenheiten des Handels und der Seefarth, und welche vor das Commerzcollegium allein gehören, richten, damit ſolche

Sache

Sache in dieſem Collegio mit mehrerer Ordnung und Bequemkeit vorgetragen und abgemacht, auch bey Zeiten die Reſolutionen an die Behörde expedirt werden können.

Des Königl. Comm. Coll. Circul. v. 16 Febr. 1774.

Es iſt den Conſuln erlaubt, eine gewiſſe Uniform zu tragen, nemlich einen dunkelblauen Rock mit hellbauen Kragen und Aufſchlägen, gelben Unterfutter und gelben Unterkleidern, aber ohne Cocarde oder Feldzeichen, der Rock, die Weſte und der Hut ſind mit Gold beſetzt, und zwar der Kragen und die Aufſchläge mit zwey Reihen; auf den Knöpfen ſieht man drey Kronen.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Coll. v. 15 Aug. 1776.

Die an auswärtigen Orten befindlichen Schwediſchen Agenten, Commiſſarien und Conſuls haben an untengenannten Datis theils von Sr. Königl. Maytt., theils vom Commerzcollegio ihre Inſtruction erhalten, nach welchen ſie zu Lohn, Conſulatabgaben und dergleichen mehr, theils berechtigt ſind, theils nicht, nämlich:

Algier.

Dieſes Conſulat ward im Jahr 1730, in Folge des das Jahr vorher mit dieſer Republik geſchloſſenen Friedens, errichtet. Der Conſul Georg Logie erhielt unter dem 9 Sept. 1730 Königl. Inſtruktion. Der Conſul in Algier hat nach den Königl. Schreiben vom 8 Dec. 1790 und 12 Juny 1787 in einem für allen ein jährlichen Lohn von 2000 Rthlr. zu genieſſen. Dieſer ſowohl als die übrigen Conſuls auf der Africaniſchen Küſte und am Mittelländiſchen Meere, müſſen an Sr. Königl. Maytt. ihre Berichte in Betref des Friedens mit den Africaniſchen Republiken im allgemeinen, und beſonders deren Verfügungen gegen Sr. Königl. Maytt. und das Reich, ſo oft und ſo zeitig es ſeyn kann, einſenden.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Coll. v. 27 Sept. 1769.

Der Conſul in Algier, M. A. Sköldebrand, ward unter dem 14 Febr. 1793 zum General-Conſul daſelbſt, mit denſelben Vortheilen, die ſein Vorgänger hatte, vorordnet.

Alicante.

Vermittelſt Königl. Schreibens an das Commerz-Collegium v. 11 Sept. 1738 ward **Georg Wombwell** zum Conſul daſelbſt ernannt, doch mit der ausdrücklichen Bedingung, daß er keine Conſulatabgaben, weder von Schiff noch Gut zu genießen haben ſollte. Unter dem 19 Juny 1776 ward **Guſtaf Baumgardt** zum Conſul in den Städten Valencia und Alicante und auf den Inſeln Jvica und Majorca ernannt, wodurch doch der Schwediſche Handel weder mit Conſulat- noch andern, als ſonſt bisher gebräuchlichen Abgaben, beſchweret werden ſollte.

Des Königl. Commerz-Coll. Inſtruct. für Baumgardt v. 9 Juny. 1776 §. 6.

Unter dem 13 April 1792 ward **Baumgardt** beſtellt, die Conſulgeſchäfte ſowohl in Alicante als Cartagena zu beſtreiten, mit der Befugniß, einen Viceconſul anzunehmen, für den er doch verantwortlich iſt.

Amſterdam.

Vermittelſt Königl. Schreibens an das Staats-Comtoir vom 12 Jan. 1773 wurden dem Schwediſchen Agenten in Amſterdam 500 Rthlr. Hamburger Banco jährlichen Lohns von den Staasmitteln beygelegt. Den 28 April 1788 ward der Handelsmann **Conrad Adrian Haſſelgren** zum Schwediſchen Agenten in Amſterdam, mit dem für dieſe Bedienung auf dem Staat beſtandenen Lohn, ernannt, und hat er, unter dieſem Karakter, alle einem Conſul obliegende Pflichten zur Beförderung des Schwediſchen Handels, und was damit Gemeinſchaft hat, in Acht zu nehmen, ſo wie er auch mit Genehmigung des Königl. Envoyé bey der Republik oder desjenigen, ſo der daſigen Geſandſchaft vorſteht, in den Häfen der Republik, wo es nöthig ſeyn mögte, doch ohne Beläſtigung des Schwediſchen Handels Viceconſuls anſtellen kann, bis Sr. Königl. Maytt. über kurz oder lang etwa gut finden mögten, in dieſem oder jenem daſigen Handelsplatz einen beſondern Conſul zu ernennen, da er denn während der Zeit für das Verhalten der Viceconſuls verantwortlich iſt, als welche, da ſie kein Kö-

Königl. Diplom haben, zum Schuz Sr. Königl. Maytt. unmittelbar nicht als berechtigt anzuſehen ſind. — Dem Agenten Balguarie, Haſſelgrens Vorgänger, ward unter dem 17 April 1766 ſein Geſuch vom Könige abgeſchlagen, nach welchen derſelbe von jedem nach Amſterdam kommenden Schwediſchen Schiffe drey Ducaten, als Paß- und Certificat-Gelder, begehrte. In der vom Commerzcollegium dem jezigen Agenten Haſſelgren unter dem 19 May 1788 ertheilten Inſtruction iſt §. 7. des Lohns, aber keine Conſulatabgabe erwähnt.

Bajonna.

Vor dieſem war hier ein Schwediſcher Conſul. Unter dem 8 May 1760 ward Johann Holſch dazu vom Comm. Coll. mit einer Inſtruction verſehen, und vermittelſt Königl. Schreibens v. 18 April 1776 ward Miramont dazu ernannt, beyde ohne Lohn und Conſulatabgabe. Nachdem lezterer im Jahr 1787 verſtorben, erklärten Sr. Königl. Maytt. vermittelſt Schreibens an das Comm. Colleg. v. 18 Sept. dieſes Jahrs, daß dieſe Erledigung in den Zeitungen bekannt zu machen, und die Suchenden ſich deshalb melden könnten.

Barcelona.

Unter dem 3 Mart. 1774 verordnete Sr. Königl. Maytt. den Handesmann, Nicolaus Guille, zum Schwediſchen Conſul in Barcelona, doch ohne Lohn und Conſulatabgabe. Für den jezigen Conſul daſelbſt, Wilhelm Almgren, iſt das Königl. Diplom unter den 17 Febr. 1785 ausgefertigt, nach welchem ihm obliegt, ein Schwediſches Handelshaus in Barcelona zu errichten, er jedoch weder zu Lohn noch Conſulatabgaben berechtigt iſt.

Barthelemy.

Vermittelſt Königl Schreibens an das Comm. Colleg. vom 12 Mart. 1790 ward zum Schwediſchen Agenten in Weſtindien der auf St. Barthelemy etablirte Handelsmann, J. E. Köhl ernannt, den auch die Direction der Weſtindiſchen Compagnie-Angelegenheiten auf dieſer Inſel, als Agen-

ten, angenommen hatte. Nach der ihm vom Comm. Colleg. unter dem 10 Juny 1790 ertheilten Inſtruction §. 6. hat er weder Conſulatabgabe zu genießen, noch von Schwediſchen und Pommerſchen Schiffen und Schiffern etwas zu fordern, oder den Handel und die Seefarth auf irgend eine Art zu beläſtigen.

Bourdeaux.

Schon im Jahr 1722 unter den 22 May ward Olivier von Egmond als Schwediſcher Conſul in Bourdeaux, vom Königl. Comm. Colleg. mit Inſtruction verſehen. Die von dieſem Collegio unter dem 2 Nov. 1751 für den Conſul Michael Harmenſen ausgefertigte Inſtruction beſagt im 5ten Art., daß der Conſul, wie er ſich auch deſſen ſelbſt begeben, weder Lohn noch Conſulatabgabe zu genießen habe. Unter dem 31 Aug. 1772 erhielt Harmenſen das Königl. Diplom, als General-Conſul.

Cadix.

Es liegt dem Conſul ob, auf ſeinem Comtoir junge Schweden zu Bedienten anzunehmen, und ihnen zur Erwerbung der nöthigen Handelskenntniſſe Gelegenheit zu geben, damit ſie in Zukunft dereinſt Sr. Königl. Maytt. und dem Reiche dadurch nützlich werden können. Sollte derſelbe dereinſt geneigt ſeyn, einen Handels-Compagnon anzunehmen, ſo muß er ſolches dem Königl. Comm. Colleg. anzeigen, und am liebſten dazu einen Schweden wählen und vorſchlagen.

Des Königl. Comm. Colleg. Inſtruct. für den Schwed. Conſul in Cadix v. 25. Oct. 1771 und 6 Nov. 1776. §. 2.

So wie alle nach Cadix und den übrigen Häfen, als Porto de Santa Maria, St. Lucar de Barrameda, Sevilla und Ayamonte ankommenden Schiffer, ſo Schwediſche Schiffe und Schwediſche Flagge führen, und für Rechnung Schwediſcher Unterthanen fahren, den Conſul ihren Paß vorzeigen müſſen; ſo liegt ihm ob, dafür zu ſorgen, daß ſie unbehindert löſchen und laden können, auch ohne Auffenthalt abgefertigt werden, ſo wie er ihnen auch zu allem, wozu ſie berechtigt ſind, behülf-

behülflich ſeyn, und dahin ſehen muß, daß ſie nicht mit Erlegung hoher Paßgelder beſchwert werden.

Ebend. §. 3.

Güter, ſo mit Schwediſchen Schiffen und für Schwediſche Rechnung nach Cadix oder den andern obengenannten Häfen kommen, und dem Conſul in Commißion gegeben werden, ſind von aller Conſulatabgabe frey; iſt es aber nicht an den Conſul, ſondern an ein anderes Comtoir addreßirt, ſo werden die Conſulatabgaben folgendermaßen dafür erlegt: Für Holz, Theer und Pech 1½ Procent; für Eiſen, Stahl, Meßing und Kupfer 1 Procent; beydes nach dem Verkaufspreiſe daſigen Orts; für Getraide 2⅔ Real di plata auf die Tonne, und werden von dem aus der Levante kommenden Getraide 20 Fanegas, und von allem von andern Orten kommenden, 29 Fanegas auf die Tonne gerechnet: für Flachs, Hanf, und alle andere Waaren, ſo gewogen, und wovon 20 Centner für 1 Tonne angeſehen werden, gleichfalls 2⅔ Real di plata für die Tonne: für Stückgüter und alle übrige Kaufmannswaaren, wird von jedem Ducaten der Fracht, welcher zu 12 Real di plata berechnet wird, 1⅓ Real di plata erlegt.

Wenn aber Waaren, Schwediſchen Unterthanen zugehörig, durch dieſen oder jenen Zufall Schaden gelitten haben, und in Schwediſchen Schiffen bey Cadix oder in dem übrigen Diſtrict des Conſuls ankommen, darf dafür keine Conſulatabgabe berechnet und erhoben werden; eben ſo wenig darf der Conſul, im Fall ihm dieſe oder jene in ſeiner Inſtruction ihm beygelegte Conſulatabgabe und Gebühr beſtritten oder verweigert würde, deshalb dem Schwediſchen Schiffer ſeinen Türkiſchen Seepaß oder ein anderes Schiffsdocument abnehmen und vorenthalten, noch ſich an den Gouverneur in Cadix oder einen andern Spaniſchen Beamten wenden, als welcher dadurch veranlaßt werden könnte, ſich in die Schwediſche Conſulat-Angelegenheiten zu miſchen, ſondern der Conſul muß ſolches dem Königl. Comm. Colleg. anzeigen, welches dafür ſorgen wird, daß ſeine Gerechtſame nicht geſchmälert werden. Auſſer denen in dieſem §. feſtgeſetzten Conſulatabgaben, welche alle auf das Schwediſchen Unterthanen zugehörige Gut gerichtet

ſind,

ſind, hat der Conſul auch, wann daſelbſt ein Schiff verkauft wird, 1 Procent von der Kaufſumme zu genießen, und 150 Real di plata für jedes Schiff, ſo mit Ballaſt ankömmt, und für Fracht mit Ladung weggeht.

§. 4.

Für Waaren, die von Cadix oder aus des daſigen Conſuls-Diſtrikt abgehen, und Schwediſchen Unterthanen gehören, auch durch des Conſuls Beſorgung in Schwediſche Schiffe geladen werden, wird auch keine Conſulatabgabe erlegt: wenn aber andere Comtoirs die Verladung derſelben beſorgen, ſo wird an Conſulatabgabe ½ Procent vom Werth der Waare erlegt, und für baar Geld, ganze oder halbe Stück von Achten, gemünztes Gold, Gold- und Silber-Barren, und anderes verarbeitetes Silber wird ¼ Procent erhoben, da denn das Fahrzeug ſelbſt von Conſulatabgabe frey iſt.

§. 5.

Für jedes von oder nach Cadix, nebſt den übrigen zu des Conſuls Diſtrict gehörigen Häfen, kommende oder gehende Fahrzeuge, deſſen Ladung auf keine Weiſe Schwediſchen Unterthanen, ſondern fremden Mächten gehöret, deren Kriegstransporte, oder fremden Kaufleuten, in welchen Fällen die Schiffe zuweilen an diejenigen addreßirt werden müſſen, die der Ladungen wegen die Correſpondence führen, iſt der Conſul berechtigt, an Conſulatabgabe 2 Real di plata für jede Laſt zu erheben, die das Schiff nach dem Meſſerbriefe trägt: doch iſt dieſe Abgabe nicht zweimal, bey Ankunft und Abgang des befrachteten Schiffes zu erheben, ſondern nur einmal für die ganze Reiſe, entweder wann es abgehet oder wiederkömmt.

§. 6.

Obenberührte Conſulatabgaben werden nicht weiter gerechnet, als auf die Waaren, ſo in den zu des Conſuls Diſtrikt gehörigen Städten und Häfen entweder geladen oder zum Verkauf gelöſcht werden, ſo daß der Conſul ſie weder an andern Orten in Spanien, noch für mehrere Waaren, als diejenigen erheben kann, welche in Cadix und den andern obenbemerkten Häfen wirklich abgeliefert und verladen werden.

§. 7.

Wird

Wird dem Conſul die Eincaßirung der Frachtgelder aufgetragen, ſo kömmt ihm für dieſe Mühe nicht mehr als die gewöhnliche Proviſion von 2 Procent zu. Wenn ein Schiff an ihn addreßirt wird, welches außer der Rehderey befrachtet iſt, deſſen Ladung aber doch an ihn gerichtet worden, ſo iſt er nicht berechtigt, beſondere Proviſion für die Fracht zu berechnen, weil er in ſolchem Fall von Eincaßirung der Fracht keine Mühe hat, ſo ferne er ſowohl von Rehder als Befrachter Aufträge hat, und mithin die Fracht von der Rechnung des Befrachters auf die des Rehders blos übertragen darf.

§. 8.

Wenn Schwediſche Schiffe irgendwo in dem Diſtrict des Conſuls einlaufen, ohne dort zu löſchen oder zu laden, ſo wird keine Conſulatabgabe erlegt.

§. 9.

Obgleich kein Schwediſcher Unterthan ſich erdreiſten ſoll, ſelbſt, oder durch ſeinen Schiffer oder Correſpondenten den Conſul in Betreff ſeiner Amtsverrichtungen vor einem Spaniſchen Richterſtuhl zu beſprechen, indem derſelbe nur ſeiner Obrigkeit, und keinem andern, ſeiner Amtsführung wegen, Rede und Antwort zu geben ſchuldig iſt: ſo darf er ſich doch in Sachen, die ſeinen Privathandel angehen, und mit ſeiner Conſulsbeſtallung keine Gemeinſchaft haben, nicht entziehen, als Privatperſon vor dem behörigen Richterſtuhl zu erſcheinen; weil aber hiedurch ſein Amt und ſeine Würde leiden könnte, ſo hat er ſich auf das Höchſte angelegen ſeyn zu laſſen, alle Gelegenheiten zu Proceſſen und Streitigkeiten zu vermeiden.

§. 10. Vergl. die Aeuſserung der Groshandels-Societät in Stockholm v. 1 Dec. 1777.

Der General-Conſul in Cadix hat jährlich an Lohn 1500 Rthlr. und 300 Rthlr. zu Neujahrs-Geſchenken.

Königl. Schreib. a. d. Staats-Comtoir v. 18 April 1776 und 25 Febr. 1778. Vergl. Königl. Schreib. a. d. Comm. Coll. v. 21 Oct. 1765. und a. d. Staatscomtoir v. 8. Dec. 1790.

Cagliari.

Für alle Schwediſche Schiffe, die zu Cagliari ankommen, und daſelbſt für eigene Rechnung entweder löſchen oder laden, genießt der Conſul, ſo wie ſein Vorgänger, an Conſulatabgabe 12 Stück von Achten oder Peſos Duros, es mögen die Schwediſchen Rehder und Kaufleute ihre Schiffe und Waaren, oder Handelsaufträge an den Conſul addreßiren, oder nicht: von dieſer Abgabe ſind jedoch diejenigen Schwediſchen Schiffe frey, ſo nicht zum Löſchen, Laden oder zur Befrachtung, ſondern anderer zufälliger Urſachen wegen, daſelbſt ankommen.

Des Königl. Commerz-Coll. Inſtruct. für den Conſul JACOB TEXTORIN v. 27 Jan. 1768 §. 7.

Der jetzige General-Conſul in Cagliari, Commerzrath **Chriſtian Weßlou**, hat für ſeine Perſon, und ſo lange er bey dem Amte bleibt, einen jährlichen Lohn von 400 Rtlr. von den Convoy-Mitteln, auch eine Erhöhung der Conſulatabgaben erhalten, daß er von jedem Schwediſchen Schiffe von 75 Laſten, ſo in Cagliari Salz oder andere Waaren einnimmt, 12 Peſos Duros und für jede 25 Laſt, ſo das Schiff über die 75 trägt, 3 Peſos Duros zu erheben hat: ſollte die Zahl dieſer letzten 25 Laſten gleich nicht voll ſeyn, ſo hat er doch dafür 3 Peſos Duros zu genießen, ſo daß für ein Schiff von 76 oder 80 Laſten, als hätte es 100 Laſten, 15 Peſos Duros erlegt werden, und ſo weiter für jede übrige Zahl von 25 Laſten. Hiezu genießt er noch an Proviſion 3 Procent auf das Salz, welches in Sardiniſchen Häfen in Schwediſche Schiffe verladen wird, das Eine Procent, ſo er ſchon vorher gehabt, miteingerechnet: dieſe Proviſion und vermehrte Conſulatabgabe ſoll nicht anders, als dem Conſul perſönlich beygelegt ſeyn, ſo lange er nemlich die Conſulſtelle in Cagliari bekleidet, und ſo lange die von ihm ausgewirkten Vortheile vollen Beſtand haben, und der Schwediſchen Seefarth und Salzhandel zu gute kommen.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Coll. v. 8. May 1783. Vergl. des Königl. Kanzelley- und Comm. Coll. Gutachten vom 20 Dec. 1782.

Vermittelſt Königl. Schreibens an das Comm. Colleg. v. 13 April 1792 iſt dem Commerzrath Weßlou nachgegeben worden, die Conſulgeſchäfte in Cagliari, doch für ſeine Verantwortung und Koſten, von einem, Namens Carl Friedrich Funk beſtreiten zu laſſen.

Calais.

In dem Königl. Schreiben an das Comm. Colleg. vom 7 Jan. 1782, wodurch Fr. Emmery zum Schwediſchen Conſul in Calais ernannt wird, iſt weder des Lohns noch der Conſulatabgabe gedacht, und ward ihm unter d. 23 Sept. 1784 ſein Geſuch abgeſchlagen, nach welchem er für alle Schwediſche Waaren, die nach einem Schiffbruch durch ihn gerettet würden, 12 pr. C. begehrte, und zu dieſem Zweck verſetzt werden wollte, um die Beſorgung wegen verunglückter Schwediſcher Schiffe und Bergung der Waren allein in ſeine Hände zu bekommen.

Cetta, ſiehe Montpellier.

Croiſic.

Des Königl. Commerzcollegii Inſtruktion für den Conſul E. G. Gardemann, vom 22 Aug. 1759, erwähnt weder des Lohns noch der Conſulatabgabe.

Danzig.

Vermittelſt des Königl. Schreibens an das Commerz-Colleg. vom 18 Juny 1793 ward die ehemalige Beſtallung eines Commiſſarius in Danzig eingezogen, und dafür ein Conſul ernannt.

Dünkirchen.

Zum Schwediſchen Conſul in Dünkirchen ward F. F. J. Emmery vermittelſt Königl. Schreibens vom 1 July 1754, ernannt, doch daß er auf keine Weiſe den Schwediſchen Handel beläſtigen ſolle, unter welchem Vorwande es auch

ſey, weder durch Conſulatabgaben von Schwediſchen Fahrzeugen, noch Anſuchungen um Lohn und Unterhalt.

Vergl. des Königl. Comm. Colleg. Inſtruct. für EMMERY vom 30 July 1754.

Vermittelſt Königl. Schreibens an das Comm. Colleg. vom 12 März 1779 ward ſein Sohn J. M. Emmery zu ſeinem Nachfolger ernannt, ohne daß ihn Lohn oder Conſulatabgabe beigelegt wurde.

Genua.

Vermittelſt Königl. Schreibens vom 14 May 1793 an das Canzelley- und Commerzcolleg. ward nachgegeben, daß der Schwediſche Conſul, C. Holmberg in Genua von denen daſelbſt ankommenden Schwediſchen Handelsſchiffen, die an ihn der ſeinen Compagnon nicht addreſſirt werden, 15 Peſos an Conſulatsgebühr erheben, auch in den Städten und Häfen auf der Genueſiſchen Küſte Viceconſuls anſtellen könne, für welche er doch verantwortlich ſeyn muß.

Gibraltar.

In dem Königl. Schreiben an das Comm. Colleg. vom 15 July 1774, worin der Kaufmann Robert Anderſon zum Schwediſchen Conſul, und in dem vom 14 April 1792, worin er zum Agenten in Gibralter ernannt wird, iſt weder von Lohn noch Conſulatabgabe die Rede. Da die Lage von Gibraltar und mehrere Umſtände die beſte Gelegenheit darbieten, von dem, was auf den Küſten der Barbarey vorfällt, ſichere Nachrichten zu erhalten, ſo hat der Agent, nebſt genauer Wahrnehmung alles deſſen, was dem Handel im mittelländiſchen Meere angeht, als die Verkürzung der Quarantaine für Schwediſche Schiffe und deren Unterſtützung in allem übrigen, hauptſächlich die Pflicht auf ſich, dem Comm. Colleg. alles gneau einzuberichten, was auf Seiten der barbariſchen Mächte vorgeht, und zu ſeiner Wiſſenſchaft kömmt, und muß alles, was zum Vortheil des Schwediſchen Handels gereichen kann, umſtändlich angeführt werden, damit Schwediſche

diſche Handelnde ſolches bei Gelegenheit gehörig benutzen können.

Des Königl. Comm. Colleg. Inſtruct. für den Agenten ANDERSON v. 4 Sept. 1792. §. 2.

Da dem Agenten auch kein jährlicher Lohn noch Conſulatabgabe beigelegt ſind, ſo darf er auch von Schwediſchen Schiffen oder deren Ladung keine ſolche Abgabe, unter welchen Titel es auch ſey, fordern, noch erheben.

Ebend. §. 6.

Hamburg.

Vermittelſt Königl. Diploms und Schreibens an das Kanzelley-Colleg. vom 7 Juny 1780 ward der Kaufmann **Johann Peter Averhoff** zum Schwediſchen Agenten in Hamburg verordnet, doch ohne Conſulat- nnd andern den Schwediſchen Handel beläſtigende Abgaben.

Havre de Grace.

Unter dem 11 Nov. 1773 ward **Jacob Chauvel** zum Schwediſchen Conſul in Havre de Grace und unter den vom Königl. Kanzelley- und Comm. Colleg. in ihrem Gutachten vom 21 Okt. deſſ. J. vorgeſchlagenen Bedingungen, ernannt, daß er nemlich weder Lohn noch Conſulatabgaben zu fordern, ſondern ſich lediglich mit dem zu begnügen habe, was ihm, als Commiſſionaire, vom Schwediſchen Handelnden beſtanden wird. In der von Sr. Königl. Maytt. dem Kaufmann **Nicolaus Reinike** unter den 12 May 1783 ertheilten Survivance auf **Chauvels** Conſulſtelle, und in dem deshalb unter demſelben Dato an das Königl. Comm. Colleg. abgelaſſene Schreiben iſt ausdrücklich erklärt, daß **Reinike** die Conſulatſtelle auf dieſelbe Art und unter denſelben Bedingungen, wie **Chauvel** haben ſolle, ſo daß durch dieſe Veränderung der Perſonen keine den Handel und die Seefarth beläſtigende Abgaben erwachſen, noch von dem neuen Conſul begehrt werden können.

Helſingör.

Unter dem 8 März 1779 ward der Königl. Poſtcommiſſarius in Helſingör, Iſaac Gloerfelt, zum General-Conſul in Dännemark ernannt: doch ward nachher vermittelſt Königl. Schreibens an das Commerzcolleg. v. 18 Sept. 1787 erklärt, daß Gloerfelt durch ſein General-Conſuls-Diplome keine andere Geſchäfte beygeleget wären, als die mit ſeiner Poſtcommiſſariusſtelle und Clarirung des Sundzolles verbunden wären, daher es ihm auch nicht bewilliget werden könne, einen Vice-Conſul in Kopenhagen anzuſtellen. — Der Commiſſarius in Helſingör muß, nebſt der Poſtexpedition und Clarirung des Sundzolles das Schwediſche Handelsintereſſe zu befördern ſuchen und ſich angelegen ſeyn laſſen, von den in Dännemark vorgehenden Handelsverordnungen, und den damit verbundenen Abſichten zeitige und ſichere Nachrichten einzuziehen, und zum Nutzen und Beßten des Reichs den Königl. Collegien bekannt zu machen. Da dem Commiſſarius hauptſächlich die Aufſicht über die Poſtfarth durch Dännemark obliegt, und alſo eigentlich unter dem Canzelley-Colleg. und beſonders dem Oberpoſtdirekteur ſtehet, ſo muß bei einer Erledigung dazu ein ſolcher befördert werden, welcher nebſt den übrigen erforderlichen Eigenſchaften, in Kanzelley- und Correſpondence-Geſchäften erfahren ſey, und den die Behörde für zuverläßig genug halte, um eine ſolche Einnahme unter Händen zu haben, und ſeinem Amte mit Befolgung der zwiſchen beiden Reichen in Betreff der Poſtfahrt beſtehenden Convention vorſtehen zu können, ſo daß keine Klagen und Mißverſtändniſſe erweckt werden. Danächſt muß er auch das Vertrauen der Handelnden beſitzen, damit ſie mit Sicherheit ihm ihre Angelegenheiten anvertrauen können, und mit dieſem allen eine genaue Kenntniß, nicht allein von dem allgemeinen Zuſammenhange des Handels, ſondern auch von den Schwediſchen ſowohl, als Däniſchen Verfaſſungen vereinigen, da denn, in Rückſicht dieſer letztern, der beſonders in Betracht kommen muß, der ſich vorher im Lande einige Zeit aufgehalten, und von deſſen Einrichtungen Kenntniß erworben hat.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Colleg. v. 29 Mart. 1762.

Dem Schwediſchen Commiſſarius in Helſingör iſt es ausdrücklich verboten, fremde, durch den Sund gehende Fahrzeuge zu verpaſſen, oder zu atteſtiren, daß ihre Ladungen nicht unter Contrebande gerechnet werden können.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Colleg. v. 8 Oct. 1741.

Honfleur.

Vermittelſt Königl. Schreibens an das Comm. Colleg. v. 3 May 1775 ward der Handelsmann La Coudrais zum Schwediſchen Conſul in Honfleur, doch ohne Lohn oder Conſulatabgabe, ernannt.

Isle de Rhe', ſiehe Rochelle.

Königsberg.

Vermittelſt Königl. Schreibens an das Comm. Colleg. v. 10 Dec. 1789 ward der Handelsmann Nils Swalin zum Schwed. Conſul in Königsberg, doch ohne Lohn und andere den Handel beſchwerende Abgaben, ernannt.

Kopenhagen.

Nachdem Sr. Königl. Maytt. unter dem 2 April 1788 den Kaufmann Fried. Ludw. Guſtmeier zum Schwed. Conſul in Kopenhagen, doch ohne Lohn und andere den Handel beläſtigende Abgaben, ernannt, und derſelbe unter dem 6 Aug. deſſ. J. ſeine Inſtruktion vom Comm. Colleg. erhalten; iſt ihm vermittelſt Königl. Schreibens vom 18 Sept. 1792, zur Erſetzung ſolcher Unkoſten, zum Dienſt der Schwediſchen Schiffsrhederehen, die er ihnen zur Laſt rechnen könne, nachgegeben worden, von allen von Schwediſchen Stapelſtädten nach Kopenhagen gehenden Handelsfahrzeugen Conſulatgebühren zu erheben, nemlich: von allen bedeckten Fahrzeugen 2 Rthlr. Däniſch Courant, und von den unbedeckten, die über 10 Laſten tragen, 1 Rthlr. derſelben Münze: alle kleinere Fahrzeuge ſind von dieſer Abgabe frey, und iſt ihm dieſer Vortheil blos perſönlich und ohne Präjudikat für ſeinen Nachfolger beygelegt.

Vergl. des Königl. Comm. Colleg. Circul. v. 4 Oct. 1792.

Lion

Lion.

Vermittelſt Schreibens an das Comm. Colleg. v. 5 Febr. 1778 ward der Kaufmann B. R. de Collonge, zum Schwediſchen Conſul in Lion, doch ohne Lohn und Conſulatabgabe, ernannt, und heißt es in dem Königl. Diplome: ut munus hocce Conſulatus, nunc et in poſterum, ſine publico ſtipendio exequi debeat.

Liſſabon.

Für alle Schwediſche Schiffe, welche von Schweden und deſſen Provinzen mit Ladung nach Portugall kommen, und nicht an den Conſul, ſondern an einen andern addreſſirt ſind, ſoll der Conſul bis weiter an Conſulatsgebühren ½ pr. C., und für alle ſolchermaßen ankommenden Manufaktur- und veredelten Waaren ¼ pr. C. zu genießen haben, welche Abgaben nach einem feſtgeſetzten Mittelpreiſe zwiſchen dem höchſten und niedrigſten Verkaufpreiſe daſigen Orts berechnet wird, ſo wie er auch für die in Portugall eingeladenen und von da in Schwediſchen Schiffen ausgehenden Waaren, wenn er ſie nicht in Commiſſion gehabt hat, gleichfalls an Conſulatgebühr ½ pro Cent erhebt. Sind Schiff und Gut aber an ihn addreſſirt, ſo bekömmt er bloß die gewöhnliche Proviſion, keine Conſulatgebühr.

Des Königl. Comm. Colleg. Inſtruct. für den Schwediſchen Conſul in Liſſabon und den übrigen Portugiſiſchen Häfen, Joh. Albr. Kantzau, v. 4. Nov. 1782. §. 7.

Wann Schwediſche Schiffe für Rechnung fremder Mächte von auswärtigen Orten nach Portugall, oder auch von Portugall nach andern auswärtigen Orten befrachtet werden, ſo hat der Conſul für ſolche Schiffe 1 pr. C. von der Fracht zu genießen, und kann, ſeiner Befriedigung wegen, ſich an das Schiff halten.

Ebendaſelbſt §. 8.

Für Einkaſſirung der Frachtgelder, die ihm zum öftern aufgetragen werden dürfte, hat er bloß die gewöhnliche Proviſion zu empfangen. Da es dem Conſul im allgemeinen obliegt,

obliegt, alles zur Beförderung des Schwediſchen Handels wahrzunehmen, ſo hat er genau dahin zu ſehen, daß Schwediſche Schiffe nicht mit hohen Paßgeldern beſchweret werden.

Ebend. §. 9. Vergl. Königl. Schreiben an das Comm. Colleg. vom 31 July 1775.

Beym Frachtſchluß von Schweden auf Portugall muß nicht allein in den darüber errichteten Polizen und Certepartien, ſondern auch in den Connoſſementen, ſogleich nach der feſtgeſetzten Fracht, noch eingeführt werden: und ½ pr. C. Conſulatabgabe vom Werth der Waare, nach couranten Preiſe in Liſſabon oder den Portugieſiſchen Löſchorten.

Des Königl. Comm. Coll. Circul. v. 5 Mart. 1792.

Mit dem Conſulat in Liſſabon iſt ein jährlicher Lohn von 400 Rthlr. Bco verbunden.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Coll. und Staats-Comtoir v. 21 Oct. 1765 und 25 Juny 1782.

Livorno.

Für jedes Schwediſche Schiff, größeres oder kleineres, ſo in Livorno ankömmt, und dort ladet oder löſcht, hat der Conſul, ſo ferne ſolches oder deſſen Ladung an ihn nicht addreſſirt iſt, an Conſulatabgabe 15 Peſos zu genießen, wie ſeinem Vorgänger ſolches nachgegeben worden, ſonſt aber weiter nichts, weder an Conſulatgebühr, noch andern Vortheilen. Obgleich die Handelnden im Reiche nicht verbunden ſind, ihre Schiffe und Waaren an den Conſul zu addreſſiren, ſondern Freyheit haben, ſich mit ihren Handelsaufträgen, an welches Comtoir ſie wollen, zu wenden; ſo hoft doch das Königl. Commerz-Collegium, der Conſul werde, ſowohl zu ſeinem eigenen, als des Schwediſchen Handels Beßten ſich bemühen, ſich das Zutrauen der Schwediſchen Kaufmannſchaft zu erwerben und zu erhalten, und dadurch deren Aufträge an ſich zu ziehen, in welchem

Fall er, Statt der Conſulatgebühr, die gewöhnliche Proviſion zu erheben hat. Sollten aber Schwediſche Schiffe auf ihren Reiſen gerade nicht zum Löſchen oder Laden, ſondern anderer Urſachen wegen, bei Livorno einlaufen, ſo mag der Conſul von denſelben keine Conſulatgebühr, noch andere Abgabe fordern noch erheben.

Königl. Commerz-Colleg. Inſtruction für den Schwediſchen Conſul in Livorno, JOH. REINH. WIJE vom 2 Mart. 1764. §. 3.

Im Fall er aber zum Dienſt der Handelnden, der Rheder oder Seefahrenden nöthige und unvermeidliche Koſten machen muß, ſo ſind ſolche ihm, wie jeden andern Commiſſionaire, wieder zu erſetzen.

Ebend. §. 4.

Der jetzige Conſul in Livorno P. W. Törngren erhielt unter dem 13 May 1776 das Königl. Diplome.

London.

Unter dem 7ten Auguſt 1777 ward der Kaufmann Clas Grill zum Conſul in London, und unter dem 8ten Auguſt 1786 zum General-Conſul in Groß-Brittannien und Irrland nebſt den darunter gehörigen Inſeln und Häfen ernannt, und bevollmächtigt, Vice-Conſuls daſelbſt anzuſtellen. Derſelbe genießt von jedem Schiffe von 75 ſchweren Laſten, welches in England, Schottland und Irrland und die dazu gehörigen Inſeln, als Jerſey, Garneſey, Angleſay, Wight, Man und andern, löſcht oder ladet, 3 Pfund Sterling, und für 25 Laſten darüber $\frac{3}{4}$ Pfund Sterling, ſo daß für Schiffe von 75 bis und mit 100 Laſten $3\frac{3}{4}$ Pfund Sterling bezahlt werden: von 100 bis und mit 125 Laſten, $4\frac{1}{2}$ Pfund Sterling: von 125 bis und mit 150 Laſten, $5\frac{1}{4}$ Pfund Sterling, und ſo weiter: im Fall die Zahl der letztern 25 Laſten nicht voll wäre, ſo hat er doch

doch ¾ Pfund Sterling dafür zu genießen, ſo daß von einem Schiffe von 80 bis 90 Laſten dennoch 3¼ Pfund Sterling erlegt werden, und ſo für alle Ueberſchüſſe: hiebey iſt zu merken, daß die Ladung in jedem Fall frey iſt, und außer jenen Vortheilen, die dem Conſul perſönlich, und mithin ohne Präjudicat für ſeinen Nachfolger beygelegt ſind, ihm kein beſonderer Lohn auf dem Staat beſtanden wird.

Königl. Schreiben an das Commerz - Collegium vom 19 Januar 1784. Des Königl. Commerz - Collegii Circulaire vom 18 Januar 1786.

Lübeck.

Zum hieſigen Schwediſchen Angenten ward vermittelſt Königl. Schreibens an das Commerz-Collegium vom 16 November 1775 der Handelsmann Adrian Wilhelm Pauli verordnet, ſo daß er, wie er ſich deſſen ſelbſt begeben, ohne Lohn und Einkünfte, von welchem Namen und Beſchaffenheit ſie ſeyn mögen, verpflichtet ſeyn ſolle, alle ihm in Folge deſſen aufgetragenen Geſchäfte zu beſtreiten.

Malta.

Vermittelſt Königl. Schreibens an das Commerzcollegium vom 12 July 1792 ward der Engliſche Conſul, Wilhelm England zum Schwediſchen Conſul auf der Inſel Malta verordnet, doch ohne das Recht, die geringſte, den Schwediſchen Handel beläſtigende, Abgabe zu erheben.

Mallaga.

Vermittelſt Königl. Schreibens an das Commerzcollegium vom 15ten Auguſt 1737 ward der Handelsmann Anders Arvidſon zum Schwediſchen Conſul in Mallaga

und auf der Küſte von Granada verordnet, doch daß weder Staat noch Handel und Seefarth deshalb mit einiger Abgabe beſchwert werden ſollten. Unter dem 20ſten May 1757 ward der Vice-Conſul, Swen Wetterſtröm zum Conſul daſelbſt ernannt, ohne daß in dem Königl. Schreiben des Lohns oder der Conſulatabgabe gedacht wird, ſo wie es ihm auch nach dem Königl. Schreiben vom 21ſten April 1766 abgeſchlagen wird, Vice-Conſuls annehmen zu dürfen. Unter dem 14ten April 1782 erhielt er die Erlaubniß, einen Vikarius zu halten. Nach Weſterſtröms Tode ward unter dem 16ten July 1793 Carl Fried. Wurſter zum Schwediſchen Conſul in Mallaga ernannt.

Marſeille.

Vermittelſt Königl. Schreibens an das Staats-Comtoir und Commerz-Collegium von 7ten Januar 1772 ward den Schwediſchen Conſul in Marſeille, Heinrich Jakob Fölſch nachgegeben, von allen auf die öffentliche Correſpondance verwandten Koſten bei jeden Jahres-Schluß dem Canzelley- und Commerz-Collegio eine gehörige Rechnung einzuſenden, die ihm ſodann, nach vorhergegangener Nachſicht, von den Extraausgabe-Mitteln berichtiget werden ſollte. Unter dem 10ten May 1779 erhielt Franz Philipp Fölſch das Königl. Diplome, um als Vice-Conſul bei ſeines Vaters zunehmenden Alter und Schwächlichkeiten, die Geſchäfte zu verrichten.

Memel.

Unter dem 6ten October 1790 ward der Kaufmann C. W. Wachſen zum Schwediſchen Conſul in Memel ernannt, und unter dem 1ſten März 1791 vom Commerz-Collegio dazu mit einer Inſtrukiton verſehen, ohne daß ihn darin Lohn noch Conſulatabbgabe beygelegt wurde.

Montpellier.

Für alle Schwediſchen Schiffe, größere ſowohl als kleinere, welche bei Cette ankommen, und dort löſchen und laden, oder auch Fracht verdienen, erhebt der Conſul 60 Livres an Conſulatgebühr, und hat er außerdem, unter welchem Namen es auch ſey, nichts zu fordern, es ſey denn, daß er durch Beſorgung der ihm gemachten Aufträge oder andere, nicht zu ſeinem Conſulamt gehörige Dienſte und Verrichtungen den dort ankommenden Schweden beyſtändig iſt, in welchem Fall ihm eine beſondere Remuneration nach der darüber getroffenen Uebereinkunft oder der Handelscoutume gebühret. Zu mehrerer Bequemlichkeit der Handelnden muß er ſein eigenes Handelscomtoir errichten, und ſich entweder einen Compagnon von guten Ruf und Handelskenntniſſen verſchaffen, oder auch einen gut gearteten und geſchickten Schweden zum Handels-Bedienten annehmen, der zur Beſorgung der vorfallenden Handelsangelegenheiten und zur Führung der Correſpondance brauchbar ſey. Schwediſche Rehder und Handelnde ſind indeſſen doch nicht verbunden, ihre Schiffe und Waaren an den Conſul zn adreſſiren, ſondern können ſich mit ihren Commiſſionen, an welches Comtoir ſie wollen, und von welchem ſie am beßten bedient werden, wenden. Wenn Schwediſche Schiffe nicht zum Löſchen, Laden oder zur Befrachtung, ſondern anderer Urſachen wegen dort einlauffen, ſo hat der Conſul keine Conſulat-Abgabe von ihnen zu erheben.

Des Königl. Commerz-Collegii Inſtruction für den Schwediſchen Conſul in Cette und Montpellier BARTHOLD PAULIN, vom 13ten July 1773 §. 3.

Im Fall der Conſul zum Nutzen Schwediſcher Handelnden, Rehder und Seefahrenden nöthige und und unvermeidliche Koſten machen muß, ſo ſind ihm ſolche, wie jeden andern Commiſſionaire, zu erſetzen.

Ebend. § 4. Vergl. Königl. Schreib. a. d. Comm. Coll. vom 4 Sept. 1753. udd den 14 May 1793.

Vermittelſt Königl. Schreibens an das Staatscomtoir von 29 Octbr. 1772 wurden dem Conſul Paulin an Correſpondance-Geldern jährlich 250 Rthlr. Banco beygelegt.

Nantes.

Obgleich dem Conſul, in Gemäßheit des Königl. Reſcripts an das Kanzelley- und das Commerz-Collegium vom 13ten September 1768 keine Conſulatgebühren zukommen, ſo werden ihm doch die zum Nutzen der Schwediſchen Handelnden, Rehder und Seefahrenden gemachten, nöthigen und unvermeidlichen Koſten wieder erſetzt.

Des Königl. Commerz-Collegii Inſtruction für den Conſul PETER BABUT in Nantes vom 30 Aug. 1769. § 5.

Für den jetzigen Conſul in Nantes, Babut dem jüngern, iſt ein Königl. Schreiben vom 7ten Auguſt 1777 weder Lohn noch Conſulatgebühr ausſetzt.

Narva.

Der Handelsmann in Narva, Alexander Ouchterlony ward vermittelſt Königl. Schreibens an das Commerz-Collegium vom 9ten November 1786, zum Schwediſchen Conſul daſelbſt, doch ohne Lohn, Conſulatgebühr oder andere den Handel beläſtigende Abgabe verordnet.

Neapel.

Der Conſul, Wilhelm Andre' erhielt unter dem 19 July 1768 vom Königl. Commerz-Collegio ſeine Inſtruktion, worin weder des Lohns noch der Conſulatgebühr gedacht wird. Auch ward es ihm vermittelſt Königl. vom 1 Auguſt 1785 ausdrücklich abgeſchlagen, Lohn, Conſulatgebühr auf Koſten des Schwediſchen Handels, und Militaire-Würde zu genießen, und im Königl. Schreiben an

das Commerz-Collegium vom 18ten September 1770 erklärt, daß Andre', nach der ihm ertheilten Inſtruktion, weder Traktament und Unterhalt noch Erſetzung der Ausgaben zu erwarten habe, welche nach daſigem Gebrauch mit dem Conſulsamt etwa verbunden wären. In dem Königl. Schreiben an das Commerz-Collegium vom 8ten Januar 1771 ward ihm der Karakter eines Agenten beigelegt, doch daß er deshalb nicht zu andern und beſſern Bedingungen berechtiget ſeyn ſollte. Unter dem 14ten April 1792 ward dem Conſul Andre' eine dreyjährige Dienſtfreyheit bewilligt, um ſeine Geſundheit wieder herzuſtellen, und während dieſer Zeit ſollte ſein Sohn die Conſulsgeſchäfte verrichten.

Nizza.

Unter dem 26ſten April 1781 ward der Handelsmann, Franz Vierne, zum Schwediſchen Conſul in Nizza, doch ohne Lohn, Conſulatgebühr und andere den Handel und die Seefahrt beläſtigende Abgaben, verordnet, und ihm unter dem 1ſten Auguſt 1785 noch fernerweit ausdrücklich verboten, vom Schwediſchen, in ſeinem Diſtrikt anlandenden Schiffen Conſulatgebühr zu erheben.

Vergleiche des Königl. Commerz-Collegiums Inſtruction für VIERNE vom 16ten April 1782. §. 6.

L'Orient.

Nachdem der Handelsmann, Simon Berard unter den 9ten December 1776 zum Schwediſchen Conſul in L'Orient mit der Bedingung, einen jungen Schweden auf ſeinem Comtoir anzunehmen, verordnet worden, ward er vermittelſt Königl. Schreibens an das Comm. Colleg. vom 26ſten April 1781 zum General-Conſul über die ſüdliche Küſte von Bretagne, von L'Orient bis nach Breſt, ernannt. In der ihm unter dem 26ten März 1778 vom Commerz-Col-

Collegio ausgefertigten Inſtruktion wird weder des Lohns, noch der Conſulat-Abgabe gedacht.

Oſtende.

Vermittelſt Königl. Schreibens an das Commerz-Collegium vom 14ten April 1792 ward der Handelsmann Gregor. Joſ. Smeth zum Schwediſchen Conſul in Oſtende und den übrigen Häfen von Oeſterreichiſch Flandern ernannt, ohne daß ihm Lohn oder Conſulatgebühr beygelegt wurde.

Paris.

Vermittelſt Königl. Schreibens an das Canzelley- und das Commerzcollegium vom 16ten Januar 1789 ward Banquier Le Leu zum Schwediſchen Agenten in Paris ernannt, ohne daß des Lohns, der Conſulatgebühr oder anderer, den Schwediſchen Handel beläſtigenden Abgaben in gedachten Schreiben erwähnt wird.

Petersburg.

Nachdem das im Jahr 1761 errichtete Schwediſche Conſulamt in Petersburg beym Reichstage von 1765 eingezogen, aber vermittelſt Königl. Schreibens an das Commerz-Collegium vom 22ſten Februar 1770 wiederhergeſtellt worden, wurden dem General-Conſul, Caspar Otto Delphin, für jedes nach Petersburg kommende Schwediſche Fahrzeug, von 20 ſchweren Laſten und darunter, 1 Rubel, von 20 bis 40 ſchweren Laſten, 2 Rubel, und von 40 ſchweren Laſten und darüber, 3 Rubel, an Conſulatgebühr beygelegt, und blos perſönlich für Delphin, und ſollte es für ſeinen Nachfolger nicht zum Präjudicat gereichen.

Königl. Schreib. a. d. Comm. Colleg. v. 1 Novbr. 1773.

Für

Für alle Schwediſche, große und kleine Schiffe, die bey Petersburg anlanden, und daſelbſt löſchen, laden oder Fracht verdienen, gebührt dem General-Conſul die gewöhnliche Conſulatabgabe, außer welcher er weder von Schiff noch Gut, das geringſte zu erheben hat: doch wird dieſe Abgabe denen Schiffen nicht berechnet, die an den Conſul addreßirt werden, wofür er ſich dann mit der bedungenen Proviſion begnügen muß. Auch diejenigen Schiffe, ſo nicht zum Löſchen, Laden oder zur Befrachtung, ſondern anderer zufälliger Urſachen wegen, dahin kommen, bezahlen keine Conſulat-Abgabe.

Des Königl. Commerz-Collegii Inſtruction für den General-Conſul, B. SCHENBOM in Petersburg v. 1ſten Mart. 1791. §. 7.

Laut Königl. Schreibens an das Commerz-Collegiums vom 1ſten März 1785 wurden dem General-Conſul Delphin an jährlichen Correſpondance-Geldern 150 Rthlr. Banco beygelegt.

Riga.

Der Handelsmann, Chriſtian Melchior Huhn, ward unter dem 15ten April 1788 von Sr. Königl. Maytt. zum Schwediſchen Conſul in Riga, mit Genuß der Conſulatgebühr und anderer von ſeinem Vorgänger ſchon gehabten Vortheile, verordnet, welches auch nach dem Frieden mit Rußland, vermittelſt Königl. Schreibens vom 4ten Februar 1791, beſtätiget ward. Da dem Conſul in Riga, dem jetzigen Aſſeſſor, H. Brandel, vermittelſt Königl. Schreibens vom 16ten May 1782, von allen nach Riga kommenden und an ihm nicht addreſſirten Schwediſchen Fahrzeugen, ſo bis 50 Laſten ſchwer ſind, zwey Albertsthaler, von denen 50 bis 100 Laſten, drey Albertsthaler, und von denen über 100 Laſten vier Albertsthaler beygelegt ſind, ſo hat Huhn, nach dem § 9.

der ihm vom Commerz-Collegio unter dem 28ſten Juny 1791 ertheilten Inſtruktion, ſolche Abgaben ebenfalls zu genießen. Unter dem 12ten April 1793 ward es ſeinem Handels-Compagnon, Pearſſon, bewilligt, das Conſulamt in Riga, doch unter Huhns Verantwortlichkeit, zu verwalten.

Rochefort.

Vermittelſt Königl. Schreibens an das Commerz-Collegium vom 17ten December 1778 ward der Handelsmann, Johann Franz Pelletreau, zum Schwediſchen Conſul in Rochefort ernannt, und ihm nachgegeben, in Marennes einen Vice-Conſul anzuſtellen, doch ſollte der Schwediſche Handel von allen Conſulatgebühren in Rochefort frey bleiben.

Rochelle.

In der vom Königl. Commerz-Collegio dem Schwediſchen Conſul auf der Inſel Rhe', Anton Favres, unter dem 8ten May 1760 ertheilten Inſtruktion iſt weder des Lohns noch der Conſulatgebühr gedacht.

Rom.

Nachdem der Ritter, Fr. Piraneſi, unter dem 19 Auguſt 1785 zum Schwediſchen General-Agenten in Rom und allen zum Kirchenſtaat gehörigen Häfen verordnet worden, ward er vermittelſt Königl. Schreibens an das Kanzeley- und Commerz-Collegium vom 17ten Oktober 1790 zum Schwediſchen Reſidenten daſelbſt, mit den ihn vorher ſchon beygelegten Vortheilen, und Obliegenheiten ernannt, und hat er nemlich perſönlich für ſeine Lebenszeit eine jährliche Penſion von 600 Rthlr. Hamburger Banco von den Convoy-Mitteln, ſo wie ihm auch extraordinaire

Ausga-

Ausgaben, die er nicht vermeiden kann, bey Gelegenheiten, da charakteriſirte Perſonen anderer Nationen ſich derſelben unterziehen, und das Poſtporto in den ihm obliegenden Geſchäften jährlich erſetzt werden. Piraneſi erhielt auch unter dem 28ſten März 1783 Königl. Inſtruktion wegen der Kunſtſachen und Alterthümer, und deſſen, ſo zu Aufklärung der Schwediſchen Geſchichte in Römiſchen Urkunden aufzufinden wäre.

Roſtock.

Der Kaufmann Wigert ward vermittelſt Königl. Schreibens an das Commerz-Collegium vom 7ten April 1787 zum Schwediſchen Agenten in Roſtock, zur Beförderung des Handels zwiſchen Königl. und Mecklenburg-Schweriniſchen Unterthanen, verordnet, doch ohne Lohn noch Conſulatabgaben.

Vergleiche des Königl. Commerz-Collegii Inſtruction für Wigert vom 14ten Septbr. 1789. §. 6.

Rouen.

In der vom Commerz-Collegio dem Schwediſchen Conſul in Rouen Heinrich Borchers unter dem 9ten Juny 1768 ertheilten Inſtruktion wird ihm weder Lohn noch Conſulatgebühr beygelegt. Unter dem 11ten November 1773 ward der Kaufmann Ludwig Lezurier zum Schwediſchen Conſul daſelbſt ernannt, und zwar unter den von dem Kanzlei- und Comm. Collegio in ihrem Gutachten vom 21ſten October deſſelben Jahrs vorgeſchlagenen Bedingungen, nemlich ohne daß er Lohn noch Conſulatgebühren von Schwediſchen Schiffen zu fordern haben ſollte, und hat er ſich lediglich mit dem zu begnügen, was ihm, als Commiſſionaire, bey Vorfallenheiten von den Schwediſchen Kaufleuten beſtanden wird. Unter dem 28ſten May 1781 ward dem Pierre Ro-

Romain de la Londe auf dieſe Conſulſtelle die Survivance und Amtsverwaltung ertheilt.

Smirna.

Vermittelſt Königl. Schreibens an das Commerz-Collegium und Staatscomtoir vom 16ten May 1777, vom 7ten November 1782, vom 16ten Februar 1787, und 24ſten Februar 1791 iſt das Schwediſche Conſulat in Smirna eingezogen, und die Betreibung der Geſchäfte dem Königl. Geſandten bey der Ottomanniſchen Pforte, gegen 1500 Rthlr. Banco von den Convoymitteln, übertragen, doch mit den Bedingungen, daß er davon 1) die Remuneration desjenigen, dem er die an Ort und Stelle zu verrichtenden Conſulsgeſchäfte aufträgt, 2) den jährlichen Lohn der beyden Schwediſchen Dollmetſcher in Smirna, 3) die der Wittwe des verſtorbenen Conſuls Juſti jährlich, und ſo lange ſie unverheyrathet bleibt, beigelegte Penſion von 120 Rthlr., berichtige. Nach dem Königl. Schrei- vom 16 Januar 1786 dürfen die Vice-Conſuls in Smirna, die von dem Schwediſchen Miniſter in Conſtantinopel angenommen werden, ſich mit den Mahometaniſchen Nationen in keine, den Schwediſchen Handel im allgemeinen betreffende, Verhandlungen einlaſſen, bevor ſie davon den Miniſter unterrichtet, und deſſen Genehmigung erhalten haben.

Tanger.

Der Schwediſche General-Conſul beim Kaiſer in Marocco, **Pehr Wik**, hat jährlich, nach dem Königl. Schreiben an das Commerz-Collegium vom 12ten Juny 1787 und 14 Februar 1793, an Lohn und Traktament 3000 Rthlr. und zu den' vorfallenden Ausgaben 500 Rthlr. Hamburger Banco von den Convoymitteln zu genießen.

Trieſte.

Hier ward der Handelsmann, Conr. Friedr Wagner, vermittelſt Königl. Schreibens an das Commerz-Collegium 1779, doch ohne Conſulatgebühr von Schwediſchen Schiffen und Waaren, zum Schwediſchen Conſul verordnet. In dem Königl. Schreiben an das Commerz-Collegium vom 25ſten September 1784 ward es ihm abgeſchlagen, auf einem ihm allein zugehörigen Schiffe die Schwediſche Flagge zu führen.

Vergleiche des Königl. Commerz-Collegii Inſtruction für den Conſul WAGNER vom 2ten Juny 1789. §. 6. und das Königl. Schreiben vom 28ſten Juny 1793.

Tripoli.

Der jetzige Schwediſche Conſul in Tripoli, Johann Widell, erhielt das Königl. Diplome unter dem 17ten November 1778, mit Beylegung des auf dem Staat von den Convoymitteln beſtandenen Traktaments von 1500 Rthlr.

Vergleiche Königl. Schreiben an das Commerz-Collegium vom 21ſten October, 1765.

Tunis.

Carl Tulin, Schwediſcher Conſul in Tunis ward von Sr. Königl. Maytt. unter dem 6ten May 1779 zu dieſer Beſtallung verordnet, und ihm der dafür auf dem ordinairen Staat beſtandene Lohn von 1500 Rthlr. beygelegt.

Vergleiche Königl. Schreiben an das Commerz-Collegium vom 21ſten October 1765.

Venedig.

In der vom Königl. Commerz-Collegio unter dem 9ten Juny 1768 dem Schwediſchen Conſul in Venedig, Pierre de Lorthe, ertheilten Inſtruktion ward ihm weder Lohn noch Conſulatgebühr beygelegt.

Vergleiche Königl. Schreiben an das Commerz-Collegium vom 12ten Juny 1771.

Sein Nachfolger Peter Bove hat nach dem Königl. Schreiben an das Commerz-Collegium vom 11ten April 1791 zu Correſpondance-Geldern jährlich 250 Rthlr. Hamburger Banco, wie ſolche auch ſchon ſeinem Vorgänger nach dem Königl. Schreiben an das Kanzelley-Collegium und Staatscomtoir vom 1ſten Auguſt 1785 und 12ten May 1789 beygelegt waren.

Wiburg.

Unter dem 5ten September 1781 ward der Gold- und Silber-Arbeiter, Jacob Binborg, zum Schwediſchen Conſul in Wiburg ernannt, ohne doch Lohn zu genießen, noch den Handel und die Seefarth, mit Abgaben beläſtigen zu dürfen. Zu ſeinem Nachfolger ward vermittelſt Königl. Schreibens vom 14ten April 1792 der Handelsmann A. F. Hederius verordnet, dem es im §. 6. der ihm vom Commerz-Collegio unter dem 16ten July 1792 ertheilten Inſtruktion ebenfalls unterſagt iſt, Lohn oder andere den Schwediſchen Handel beſchwerende Abgaben zu fordern.

Außer dieſen jetzt noch wirklich exiſtirenden Conſulaten ſind in vorigen Zeiten an folgenden auswärtigen Handelsplätzen Schwediſche Conſuls angeſtellt geweſen, nemlich zu Boſton, Richard Söderſtröm.

Königl. Schreib. v. 22 Sept. 1783.

Zu Kartagena, Selonf.

Königl. Schreib. v. 15 Octbr. 1759.

Char-

Charleſtown, Adolph Schoug.
Königl. Schreiben v. 10 Jan. 1784.

Chriſtiania, Johann Chriſoſtomus Martineau.
Königl. Schreiben v. 9 May 1787.

Ferrol, Marcarti.
Königl. Schreiben v. 15 Octbr. 1759.

Flenzburg, Lorenz Lorenzſon.
Königl. Schreiben vom 23 July 1787.

Libau, Diedrich Benjamin Tetſch.
Königl. Schreiben an das Comm. Colleg. v. 8 Decbr. 1784. und 11 Jan. 1793. Vergl. Königl. Comm. Colleg. Inſtruction für TETSCH vom 23 Jan. 1788.

Philadelphia, Carl Helſtedt.
Königl. Schreib. v. 22 Sept. 1783.

Zu Conſulsbeſtallungen an folgenden Handelsplätzen, haben ſich zwar Competenten gemeldet, die aber von der Schwediſchen Regierung für unnöthig angeſehen worden, nemlich: Bergen.
Königl. Sreib. v. 11 Jan. 1743.

Das Vorgebürge der guten Hofnung.
Königl. Schreib. v. 12 July 1792.

Embden.
Königl. Schreiben vom 16 April 1792.

Ferrol.
Königl. Schreiben vom 7 Auguſt 1777.

Fiume.
Königl. Schreib. v. 17 Decbr. 1787.

Madera.
Königl. Schreib. v. 1 Aug. 1785.

Pillau.
Königl. Schreiben vom 10 Febr. 1785.

Reval.
Königl. Schreiben vom 17 Decbr. 1787.

Rotterdam, Dortrecht, Schiedam.
Königl. Schreiben vom 21 Januar 1790.

Druck-

Druckfehler.

S. 79	Zeile 11	von unten ſtatt ſeinem, ließ von ſeinem.
— 137	— 12	v. u. ſt. vereinigen, l. reinigen.
— 160	— 11	v. u. ſt. anſtellen, l. ausſtellen.
— 186	— 2	v. u. ſt. ſo, l. ſoll.
— 206	— 4	ſt. beſondere, l. beſonders.
— 229	— 2	v. u. aber am, l. oben.
— 262	— 2	hatten, l. halten.
— 313	— 8	ſt. um, l. und.
— 322	— 5	v. u. ſt die, l. da.
— 324	— 1	ſt. erſtern, l. erſtere. Z. 8. v. u. ſt. Sie, l. So.
— 331	— 15	l. Abſegelung. Zeile 17. ließ Wenn das verſicherte Schiff ꝛc.
— 336	— 13	l. Rheden zu ſuchen.
— 337	— 10	l. ein Theil. Zeile 13. l. ungültig.
— 341	— 18	ſt. und, l. um.
— 350	— 6	ſt. über l. aber.
— 352	— 15	ſt. andern, l. andere.
— 356	— 4	ſt. ihm, l. von ihm.
— 375	— 13	ſt. Seeraths l. Seerechts.
— 392	— 15	ſt. ſoll ſoll, l. ſo ſoll.

Bayerische StaatsBibliothek

Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Flintberg, Jacob Albrecht, / Hagemeister, Emanuel Friedrich, / Röse, Anton Ferdinand.

Schwedisches Seerecht mit Anmerkungen welche die neuern dahin einschlagenden Verordnungen enthalten, nebst einer Nachweisung über die Obliegenheiten der schwedischen Consuln und die ihnen gebührenden Consultat-Abgaben

Greifswald 1796

4 J.publ.e. 101 m
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10511830-0
VD18 10274049